

GOVERNMENT OF INDIA
DEPARTMENT OF ARCHAEOLOGY
CENTRAL ARCHAEOLOGICAL
LIBRARY

CLASS _____

CALL No. 911-342 Doh

D.G.A. 79.

ACADEMY OF SCIENCES OF THE USSR
SCIENTIFIC RESEARCH INSTITUTE OF GEOGRAPHY

A. S. DOBROV

GREAT BRITAIN

An Economic Geography

THE STATE GEOGRAPHIC PRESS
Moscow—1955

АКАДЕМИЯ НАУК СССР
ИНСТИТУТ ГЕОГРАФИИ

А. С. ДОБРОВ

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ

Экономическая география



ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
ГЕОГРАФИЧЕСКОЙ ЛИТЕРАТУРЫ
Москва—1955

Ответственные редакторы:
доктор экономических наук Н. Н. ЛЮБИМОВ,
доктор экономических наук К. М. ПОПОВ

CENTRAL ARCHAEOLOGICAL
LIBRARY, NEW DELHI.

Acc. No. 28598.
Date. 6/7/60.
Inv. No. 911-342/Doc.

ПРЕДИСЛОВИЕ

Страна, которой посвящена эта книга, сыграла важную роль в мировом экономическом и культурном прогрессе.

Уже в процессе перехода от феодального строя к капиталистическому английский народ создал богатую культуру, оказавшую влияние на развитие многих стран. В XVI—XVII вв. английский философ Фрэнсис Бэкон выступил против средневековой схоластики и явился, как отметил К. Маркс, истинным родоначальником английского материализма и вообще опытных наук новейшего времени. В тот же период в Англии выдвигается немало замечательных ученых: Уильям Гарвей, заложивший основы физиологии; Исаак Ньютон, один из основоположников механики, и др. Научные открытия и технические изобретения проложили путь дальнейшему развитию английского мореходства и английской мануфактурной промышленности. Вклад, сделанный тогда английским народом в мировую культуру, охватывал также область литературы и искусства. Максим Горький в своей «Истории русской литературы» писал: «Англия является творцом реализма: уже в XIV столетии сын виноторговца Чосер, ...которого считают отцом английского языка и основоположником реализма, написал «Кентерберийские рассказы»... В XVI столетии у англичан был уже Шекспир, ...гениальный писатель, не превзойденный и до сей поры... В 1707 году родился творец реалистического романа Фильдинг...»

Начавшийся в Англии в последней трети XVIII в. промышленный переворот стал одной из важнейших вех в развитии мировой техники, хозяйства и культуры. В Англии, раньше чем в других странах, образовался промышленный пролетариат. Еще в первой половине XIX в. в ней бурно развернулось чартистское движение — первое в мировой истории политически оформленное массовое революционное движение рабочих.

В сложившейся к середине XIX в. системе международного разделения труда Великобритания заняла положение «всемирной фабрики».

В Англии эпохи промышленного переворота Адам Смит и Давид Рикардо заложили основы политической экономии.

В XIX в. в Англии долгое время жил и творил Карл Маркс, создавший на основе исследования английской экономики свой великий труд — «Капитал».

Работы Фарадея, Дарвина, Резерфорда, Дирака и ряда других английских ученых имели огромное значение для развития мировой науки в XIX—XX вв. В области литературы в тот же период Англия дала человечеству Байрона и Шелли, Диккенса и Голсуорси, Уэллса и Бернарда Шоу.

В области архитектуры (английская готика) и изобразительных искусств (портретная живопись, морской пейзаж и т. д.) английский народ также занял одно из почетных мест в мировом искусстве.

Прогресс техники в Великобритании в эпоху промышленного капитализма немало способствовал перестройке промышленности, сельского хозяйства и транспорта во всем мире. Другие страны, развивая свое хозяйство, широко использовали достижения английской техники и практический опыт англичан.

К концу XIX в. Великобритания утрачивает промышленное первенство, оставаясь, однако, одним из наиболее развитых в экономическом отношении государств.

Изменение международной политической и экономической обстановки после второй мировой войны создало для Великобритании серьезные хозяйственные затруднения. В поисках выхода из них Великобритания частично осуществила и стремится продолжать перестройку промышленности и сельского хозяйства.

Передовые слои английского народа, опираясь на его лучшие традиции, борются против реакционной идеологии, за дальнейшее развитие великого культурного наследия своей страны.

Английский народ горячо любит свою родину и, ведя борьбу за мирное развитие Великобритании, выступает совместно с народами других стран за сохранение мира во всем мире.



В мировой географической литературе очень немного общих работ, посвященных Великобритании. Из более старых работ такого типа нужно отметить книгу известного английского географа, профессора Лондонского университета Х. Маккиндера «Британия и Британские моря», вышедшую впервые в 1902 г. и переизданную в последний раз (четвертым изданием) в 1914 г. За время между первой и второй мировыми войнами вышли лишь три большие работы о Великобритании в целом. В 1927 г. во Франции, в серии фундаментальных работ «Всемирная география», основанной крупнейшим представителем французской школы «географии человека» Видаль-де-ла-Блаш, вышла большая работа профессора Парижского

университета А. Деманжона «Британские острова». Она включает подробный обзор природных условий, большой районный обзор, содержащий характеристику природы, населения и хозяйства отдельных частей страны, и главы о населении и хозяйстве страны в целом. Написанная со свойственной французской школе живостью изложения книга А. Деманжона при всей насыщенности ее материалом очень легко читается.

В 1928 г. вышла коллективная работа 26 видных английских географов под редакцией проф. А. Огильви «Великобритания. Очерки районной географии», подготовленная к всемирному географическому конгрессу. Она представляет собой подробный физико-географический обзор природных районов Великобритании с элементами геоморфологии и с краткими сведениями о хозяйстве и населении характеризуемых природных районов.

В 1933 г. профессора Лондонского университета Д. Стампа и С. Бивера выпустили объемистый труд «Британские острова. Географический и экономический обзор». Книга Стампа и Бивера свидетельствует о большой эрудиции ее авторов.

Не давая обобщающих характеристик британского хозяйства и его размещения и не касаясь сдвигов, происходящих в экономике страны в целом, она содержит ряд обстоятельных, богатых фактическим материалом обзоров основных отраслей хозяйства с историческими экскурсами и характеристикой размещения этих отраслей. Экономико-географическим обзорам предшествует ряд глав, посвященных элементам природы.

Отсутствие в течение долгого времени новых общих географических работ по Великобритании и острая потребность в таких работах привели к переизданию названных книг Стампа и Бивера и Деманжона без коренной переработки, несмотря на большие изменения в британском хозяйстве и в его размещении, которые произошли на протяжении последних десятилетий. Так, «Британские острова» Стампа и Бивера были выпущены восемь лет спустя после первого издания, т. е. в 1941 г., третьим изданием почти без изменений. Дополнительные тиражи этого издания печатались в 1943 г. и затем ежегодно с 1945 г. по 1949 г. Только в 1954 г. вышло в Великобритании четвертое, частично переработанное издание с обновленными цифровыми данными. Книга Деманжона была переиздана во Франции с небольшими изменениями (главным образом в цифровом материале) в 1951 г., т. е. почти через 25 лет после выхода в свет ее первого издания. После второй мировой войны, в 1949 г., в Англии появилась новая крупная работа ливерпульского профессора Уилфреда Смита «Экономическая география Великобритании», переизданная в 1952 г. Особенно ценным в этой работе является богатейший историко-географический материал, собранный автором. В Западной Германии в 1950 г. была издана небольшая книга проф. И. Шульце «Вели-

кобритания и Ирландия», а в 1951—1952 гг. двухтомный труд проф. И. Зельха «Ландшафты Британских островов».

Помимо перечисленных крупных работ по географии Великобритании в целом, в буржуазной географической литературе, особенно в английской, имеется много книг и журнальных статей по отдельным вопросам экономической географии этой страны, по различным отраслям хозяйства, по географии районов, графств и т. д. Экономико-географические характеристики Великобритании содержатся и в учебной литературе.

Нельзя не отметить, что многие работы современных буржуазных географов отличает стремление к апологии английского капитализма, отрицательно сказывающееся на научной ценности этих работ. Нередко в них затушевываются отрицательные явления в нынешней экономике Великобритании, связанные с господством в ней монополистического капитала и очень важные для экономико-географической характеристики этой страны.

Во многих из этих работ находит применение так называемый географический детерминизм, выдвигающий в качестве определяющего фактора развития общественных явлений природные условия. Наряду с концепциями географического детерминизма в географической литературе получили некоторое распространение реакционные геополитические построения.

Далее, в буржуазной экономической и экономико-географической литературе, издающейся в Англии, с тридцатых-сороковых годов широко пропагандируется политика государственного вмешательства в экономику и регулирования производства. Английские буржуазные экономисты (в частности Кейнс) стараются внушить читателям представление о том, будто эта политика, обозначаемая ими как переход к «регулируемому капитализму», позволит избежать экономических кризисов и связанного с ними роста безработицы. Однако в Англии, как и в других капиталистических странах, «государственный контроль» над хозяйством фактически означает контроль над ним со стороны крупнейших монополий.

К утверждению о государственном «регулировании» хозяйства примыкает в указанной литературе трактовка капиталистической национализации некоторых отраслей промышленности и транспорта, проведенной в Англии в соответствии с интересами монополистического капитала, как внесения социалистических элементов в британскую экономику, тогда как в действительности в Англии имеет место развитие государственно-монополистического капитализма.

Такие и им подобные методологические приемы, встречающиеся в исследованиях буржуазных экономико-географов о Великобритании, вынуждают советскую экономико-географическую науку критически относиться к этим исследованиям, опираясь в оценке их результатов на марксистско-ленинское учение, открывшее законы и пути общественного развития.

ГЛАВА ПЕРВАЯ

ТЕРРИТОРИЯ И ПРИРОДА ВЕЛИКОБРИТАНИИ

Задача рассмотрения в экономико-географической работе природных условий, составляющих в своей совокупности географическую среду данной страны, диктуется тем, что географическая среда является одним из необходимых и постоянных условий материальной жизни общества. Влияние географической среды не является определяющим, но способно ускорять или замедлять ход общественного развития. В силу этого экономическая география, используя данные естественных наук, занимающихся изучением географической среды, должна учитывать особенности последней и их хозяйственное значение.

Воздействие географической среды на человеческое общество происходит не непосредственно, а через систему общественного производства. «Чтобы производить,— говорит Маркс,— люди вступают в определенные связи и отношения, и только через посредство этих общественных связей и отношений существует их отношение к природе, имеет место производство»¹. В силу этого формы и степень воздействия географической среды на человеческое общество зависят от характера и уровня развития общественных отношений. Именно различиями в общественных отношениях, т. е. различиями социально-экономического порядка, объясняется тот факт, что та же самая географическая среда в одной и той же стране играет различную роль в разные исторические эпохи.

ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ И ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ТЕРРИТОРИИ. ЗНАЧЕНИЕ ПРИЛЕГАЮЩИХ МОРЕЙ

Соединенное королевство Великобритании и Северной Ирландии — островное западноевропейское государство. Оно расположено на двух крупных островах — Великобритании и Ир-

¹ К. Маркс и Ф. Энгельс. Избранные произведения, т. 1, 1948, стр. 63.

ландии, к которым примыкает много мелких островов и островков. Весь архипелаг носит название Британские острова.

Территория Соединенного королевства невелика — 244,1 тыс. кв. км, из них 229,8 тыс. кв. км приходится на остров Великобританию. Эта страна по площади в два с лишним раза меньше Франции или Испании.

Существовавшая в период раннего феодализма политическая раздробленность этой территории была уничтожена в результате длительного исторического процесса. В ходе его в IX—XI вв. сложилось господствующее ядро страны — собственно Англия. В нее вошла южная, а потом и средняя часть крупного острова, который еще в древности получил название Британии, по имени населявшего его кельтского народа — бриттов. В дальнейшем Англия подчинила себе остальные части острова.

В 1282 г. было завершено подчинение Уэльса и превращение его в феодальное княжество, главой которого считался старший сын английского короля (отсюда — сохраняющаяся в Англии поныне традиция присваивать старшему сыну короля титул принца Уэльского). В 1535 г. это княжество было ликвидировано, и Уэльс вошел в состав Англии.

Северная часть острова — Шотландия — долгое время была самостоятельным королевством и с переменным успехом вела упорную борьбу с Англией. Только в 1707 г. Шотландское королевство слилось с более могущественной Англией, объединившей таким образом под своей властью весь остров Британию. С этого времени расширившееся английское государство приняло наименование Великобритании. Впрочем, в английском языке и сейчас название «Британия» употребляют чаще, чем «Великобритания». Именем Великобритании стали обозначать и остров.

Наряду с борьбой за объединение под своей властью всей Британии Англия рано начала подчинять себе другие страны. Первой такой страной, завоевание которой началось еще в XII в., была лежащая на соседнем острове Ирландия. Однако англичане смогли прочно закрепиться в Ирландии лишь после нескольких столетий ожесточенной борьбы. Подавив в конце XVIII в. вооруженное восстание ирландцев и упразднив ирландский парламент, английские господствующие классы целиком включили Ирландию в состав своего государства, дав ему с 1801 г. новое официальное наименование — Соединенное королевство Великобритании и Ирландии. В результате упорной борьбы ирландского народа за независимость ему удалось добиться в 1921 г. для большей части Ирландии статуса доминиона Британской империи, а с 1949 г. Ирландия преобразована в республику, юридически не связанную с Великобританией. В составе Великобритании осталась Северная Ирландия, или Ольстер, составляющая одну шестую часть всей

Ирландии. В силу этого с 1921 г. официальное название страны — Соединенное королевство Великобритании и Северной Ирландии. Однако англичане редко применяют это официальное название своей страны: они чаще называют ее кратко Соединенным королевством, Великобританией, Британией, а также Англией.

Территорию Соединенного королевства ныне обычно делят на четыре составные части, имеющие характер крупных исторических областей и различающиеся по национальному составу населения: Англию, Уэльс, Шотландию и Северную Ирландию (см. карту-вклейку в конце книги).

Англия занимает южную и среднюю части острова Великобритании. Помимо совсем мелких прибрежных островов, в состав Англии входит также более крупный остров Уайт (381 кв. км) в Ла-Манше, у южного побережья Англии, и расположенная в океане на некотором расстоянии от полуострова Корнуэлл группа небольших островов Силли (14 кв. км). Территория Англии составляет 131,8 тыс. кв. км, население — 41,5 млн. человек (1953 г.). В административном отношении Англия, как и другие составные части страны, делится на графства (шир, или каунти).

Уэльс занимает одноименный полуостров на западе Великобритании, а также остров Англси (715 кв. км) и мелкие острова. Площадь Уэльса — 19,3 тыс. кв. км, а население — 2,6 млн. человек.

Шотландия включает в свой состав северную часть Великобритании и большое количество небольших островов как в прибрежных водах, так и в открытом океане. Наиболее значительными из них являются три архипелага: Гебридские, Оркнейские и Шетландские острова.

Архипелаг Гебридских островов, расположенный к северо-западу от острова Великобритании, состоит из десятка довольно значительных и около 500 мелких, в большинстве необитаемых, островов. Общая площадь его — 7,5 тыс. кв. км. Группа Оркнейских островов находится у северо-восточной оконечности Великобритании. К ней относится 67 островов, из которых более половины необитаемы. Общая площадь всех островов около — 1 тыс. кв. км. Оркнейские острова, как и Гебридские, окружены многочисленными шхерами. Шетландские острова расположены севернее Оркнейского архипелага, в некотором отдалении от Великобритании. Этот архипелаг включает около ста островов, четверть из которых необитаема. Общая площадь — 1,4 тыс. кв. км.

Вся площадь Шотландии — 78,7 тыс. кв. км, население — 5,1 млн. человек.

Северная Ирландия, или Ольстер, занимает северо-восточную часть острова Ирландии. Площадь ее — 13,6 тыс. кв. км (из общей площади всей Ирландии в 83,8 тыс. кв. км) с

1,4 млн. жителей. Северная Ирландия пользуется, правда весьма ограниченной, автономией.

Кроме того, в состав Соединенного королевства входят, но не относятся ни к одной из перечисленных четырех крупных его частей, остров Мэн в Ирландском море (площадь его равна 571 кв. км) и расположенная в проливе Ла-Манш близ побережья Франции группа Нормандских островов, называемых по-английски Чаннел Айлендс — Острова Пролива. Главные из Нормандских островов — Джерси (116 кв. км) и Гернси (65 кв. км). Население всех этих островов — около 150 тыс. человек.

Британские острова расположены в северо-восточной части Атлантического океана, в непосредственной близости от континентальных стран Западной Европы. Отделение этих островов от материка произошло вследствие опускания суши в конце четвертичного периода. Опустившаяся суша образовала подводную платформу, протягивающуюся от Британских островов до материка и высоко поднимающуюся над остальной частью дна океана. Это обуславливает мелководность окружающих Великобританию морей.

С востока Великобритания омывается мелководным Северным морем, средняя глубина которого — 94 м. Расстояние между Великобританией, с одной стороны, и Норвегией и Данией, с другой, составляет около 650 км. В центре Северного моря выделяется большая отмель — Доггер-банка, над которой глубина моря уменьшается до 30—40 м, а местами даже до 14 м. Отмель эта — важный район ловли рыбы, которой вообще богато Северное море. Это море отделяет Великобританию также от Западной Германии, Нидерландов и Бельгии. Расстояние от Лондона до берегов Западной Германии — около 550 км, до нидерландских портов — 330 км, до бельгийских — 230 км (с округлением цифр).

К матерiku Великобритания ближе всего на юге, особенно на юго-востоке. Ее южное побережье отделено от севера Франции проливом Ла-Манш, который англичане называют Английским каналом, или просто Каналом. Его ширина в западной части достигает 220 км, а в восточной уменьшается до 33 км. Эта наиболее узкая часть пролива носит название Паде-Кале (английское название — Дуврский пролив). Ла-Манш мелководен: средняя глубина его западной части — 60 м, Паде-Кале — 30 м.

Главные Британские острова — Великобритания и Ирландия разделены между собой Ирландским морем и проливами — Северным и Св. Георга. Расстояние между портами Ливерпулем и Дублином, находящимися на противоположных берегах Ирландского моря, составляет около 230 км.

На западе просторы Атлантического океана отделяют Британские острова от Америки. Расстояние от Ливерпуля до Нью-

Йорка составляет около 5,5 тыс. км, что означает для современных грузовых и средних пассажирских судов шесть-семь, а для пассажирских экспрессов — четверо суток пути.

Море играет огромную роль в жизни населения Великобритании. Близость его дает себя чувствовать на каждом шагу не только на побережьях, но и во внутренних областях страны. Влияние морского окружения непосредственно отражается на климате и погоде, а косвенно на растительности и сельскохозяйственном производстве. Режим течения британских рек также в сильной степени зависит от влияния моря.

Будучи расположена на островах, Великобритания не имеет сухопутного сообщения с другими странами. Это обусловило издавна развитие в Англии мореплавания и создание флота, играющего на протяжении нескольких столетий важную роль в экономике страны и в ее обороне. Британцы повседневно сталкиваются с фактами, напоминающими им, что Британия — островное государство. В разговорной речи и в печати жители Великобритании часто применяют выражение «эти острова» для обозначения своей страны.

В хозяйственной жизни прибрежных частей Великобритании, и особенно относящихся к ней мелких островов, значительную роль играет использование населением огромных рыбных богатств Атлантического океана, Северного и Баренцева морей (см. раздел «Рыбная промышленность» в главе шестой).

Положение Британских островов на оживленном торговом пути из Западной Европы в Америку сочетается с другими важными для судоходства географическими условиями. Во-первых, окружающие Великобританию моря благодаря теплоту Северо-Атлантическому течению не замерзают, допуская навигацию круглый год. Во-вторых, берега Великобритании сильно изрезаны заливами и бухтами. Центральные части острова отстоят от моря не более чем на 120 км. Это позволяет пользоваться морским транспортом для большей части страны. В-третьих, приливы в окружающих Великобританию морях повышают на несколько метров уровень воды в низовьях британских рек. Благодаря этому крупные морские суда могут подниматься вверх по некоторым рекам на несколько десятков километров. Вместе с тем берега Британии во многих местах высоки и обрывисты, местами скалисты, что в известной мере затрудняет судоходство.

Географическое положение Великобритании отнюдь не всегда было благоприятным. В древности, когда основной район морской торговли ограничивался для народов Европы и Юго-западной Азии Средиземным морем, Британские острова лежали далеко в стороне от главных торговых путей и являлись по географическому представлению европейцев того времени окраиной мира.

Окраинный характер географического положения Британии сохранился и после того, как в I в. до нашей эры она подверглась римскому завоеванию и надолго превратилась в колонию Рима. Связь Британии с ее могущественной метрополией поддерживалась тогда преимущественно через Па-де-Кале и далее сухопутным путем через Галлию.

Ослабление обособленности Британии начинается в раннем средневековье, когда Британские острова становятся часто объектами торгово-разбойничьих походов викингов. Позднее Британские острова попадают в орбиту ганзейской и нидерландской торговой экспансии.

На ранних этапах исторического развития изолированность Британии, связанная с ее географическим положением, отражалась на слабости ее внешних хозяйственных связей. Вместе с тем уже тогда островное положение Британии способствовало развитию у ее жителей навыков к мореходству и кораблестроению, а с укреплением английского государства привело к созданию мощного торгового и военного флота. Эти моменты в сочетании с островной изолированностью страны повышали ее обороноспособность. Как известно, со времени завоевания Англии норманнами в 1066 г. она больше не подвергалась иностранным вторжениям.

Полная ликвидация изолированности Британии и коренное изменение хозяйственного значения ее географического положения относятся к концу XV — началу XVI в., к эпохе великих географических открытий. Дело не только в том, что с открытием Америки Британские острова перестали быть «краем света», но и в том, что к этому времени морское судоходство и кораблестроение сделали большие успехи, позволившие перенести главные трассы международной морской торговли из морей, омывающих Европу, в океаны. Британия оказалась на оживленном морском пути из Европы в Америку и в другие части света. Английская торговая буржуазия в XVI—XVIII вв. использовала создавшееся удобство географического положения своей страны в целях обогащения: она включилась в высокоприбыльную морскую торговлю и при помощи своих кораблей вывезла огромные богатства из стран Америки, Азии и Африки. Это значительно ускорило первоначальное накопление капитала, ставшее одной из основных предпосылок создания в Англии крупной промышленности.

После того как Англия в трехвековой борьбе поочередно победила своих сильных соперников — Испанию, Нидерланды, Францию, она в XIX в. добилась почти монопольного положения в мировой морской торговле и судоходстве. На протяжении нескольких столетий, особенно в XVIII—XIX вв., Англия овладела огромными территориями во всех частях света. В результате этой колониальной экспансии Соединенное королевство к началу XX в. стало метрополией обширной Британской

империи. Господство Англии над колониями вместе с географическим положением обеспечили ей возможность, во-первых, получать со всех концов мира дешевое промышленное сырье и продовольствие по морю, т. е. с наименьшими транспортными издержками, и, во-вторых, выгодно сбывать свои промышленные изделия, прежде всего в колониальных и зависимых странах.

РЕЛЬЕФ И ГЕОЛОГИЧЕСКОЕ СТРОЕНИЕ

Территория Великобритании в большей своей части характеризуется пересеченным рельефом. В Великобритании тесно соприкасаются три зоны складчатости — каледонская, герцинская и альпийская. Кроме того, на крайнем северо-западе Шотландии, на Гебридских островах и на севере Ирландии имеются выходы докембрийских кристаллических и метаморфических пород — остатки древнейшего Североатлантического материка, частично прикрытые надвигами каледонских складок.

Большая часть Шотландии, Ирландии и Уэльса находится в зоне каледонской геосинклинали и обязана характером своего рельефа прежде всего тектоническим процессам силуро-девонского времени. Возникшие в связи с этими процессами горные складки имеют направление с северо-востока на юго-запад и являются продолжением Скандинавских гор. Длительный процесс денудации горных массивов, равно как и обработка их в ледниковый период материковым льдом, лишили эти мощные складки прежней высоты и сгладили их контуры. Местами горы превратились в прорезанные глубокими долинами неровные платообразные массивы, над которыми возвышаются отдельные сохранившиеся вершины. Структура каледонских складок характеризуется наличием метаморфических сланцев, известняков, кварцитов и кембрийско-силурийских песчаников.

В Шотландии горные массивы разделены большой широкой долиной сбросового происхождения, протянувшейся с юго-запада на северо-восток и называемой обычно Средне-Шотландской низменностью, или Шотландским Мидлендом. К северу от нее лежит более высокое (до 1343 м над уровнем моря) Северо-Шотландское нагорье, к югу — уступающая ему в высоте Южно-Шотландская возвышенность (до 843 м). Северо-Шотландское нагорье, в свою очередь, расчленено узкой и глубокой долиной Глен-Мор на Северо-западные горы и Центральное нагорье, или Грампианские горы.

Горные складки, пересекающие Шотландию, продолжают в Северной Ирландии в виде возвышенностей на севере острова (горы Донегол и Сперрин, до 683 м над уровнем моря) и на северо-востоке (горы Морн). Между ними находятся базальтовое плато Антрим и Ольстерская низменность.

В пределах острова Великобритании к югу от Шотландии каледонская складчатость продолжается в так называемом Озерном округе и в Уэльсе.

В Озерном округе, занимающем графства Камберленд и Уэстморленд на западе Северной Англии, каледонские складки подверглись денудации еще сильнее, чем в Южной Шотландии. Однако здесь сказались более поздние горообразовательные процессы, в силу которых Озерный округ сочетает сравнительно небольшую высоту (до 978 м над уровнем моря) с сильно выраженным горным рельефом молодого типа.

Северный и Центральный Уэльс покрыт горными массивами — остатками каледонских складок, сохранившими несколько меньшую высоту, чем Шотландское нагорье. Здесь, особенно на севере, в период горообразования извергались лавовые массы и произошли крупные интрузии магмы. Это обусловило более сильную сопротивляемость массивов Северного и Центрального Уэльса денудационному разрушению, в силу чего эти массивы имеют резкий рельеф, а местами, особенно на севере, представляют собой настоящую горную страну.

Остальные возвышенности Великобритании связаны с более поздними тектоническими процессами — в основном с герцинским горообразованием, относящимся к каменноугольному, пермскому и триасовому периодам. Геологическое строение герцинских горных сооружений в Британии характеризуется девонскими и карбоновыми песчаниками, карбоновыми и юрскими известняками, сланцами, мергелями. Слабая стойкость этих пород обусловила более интенсивное разрушение герцинских складок по сравнению с каледонскими. В настоящее время остатки герцинских массивов — Пеннины, возвышенности Южного Уэльса, Корнуэлла и Девона — отличаются небольшой приподнятостью над уровнем моря и платообразным характером.

Пеннины, обычно неправильно называемые горами, фактически представляют собой возвышенность, вытянутую на большом расстоянии с севера на юг. На севере невысокие вулканического происхождения горы Чивиот отделяют Пеннины от Южно-Шотландской возвышенности, на юге Пеннины врезаются в равнину Средней Англии. На западе Пеннинская возвышенность довольно круто поднята над прилегающей Ланкаширской низменностью, достигая 500—800 м над уровнем моря. К востоку Пеннины опускаются совсем отлого, незаметно переходя в низменность Йоркшира (Северо-востока). Поперечные долины расчлениают Пеннины на четыре части, создавая удобные для сообщения проходы между западным и восточным побережьями Средней Англии.

Подобный же тип рельефа характерен для Южного Уэльса, где невысокие остатки гор каменноугольного периода простираются с востока на запад, пересекаемые долинами рек.

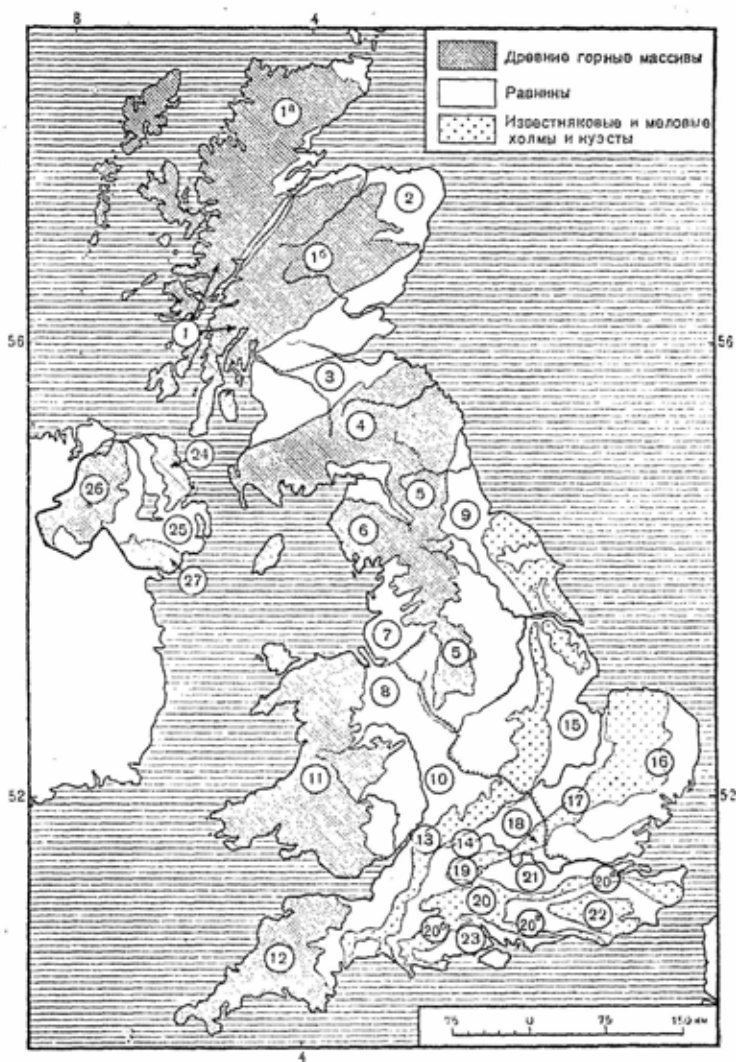


Схема рельефа Великобритании

- 1 — Северо-Шотландское нагорье (1-а — Северо-западные горы; 1-б — Грампианские горы);
 2 — низменность Северо-восточной Шотландии; 3 — Средне-Шотландская низменность;
 4 — Южно-Шотландская возвышенность; 5 — Пеннины; 6 — Камберлендские горы; 7 — Лан-
 каширская низменность; 8 — Чеширская низменность; 9 — низменность Йоркшира (Северо-
 восточная); 10 — Мидлендская равнина; 11 — Кембрийские горы; 12 — массивы Корнуолла
 и Девона; 13 — холмы Котсуолд; 14 — Оксфордская долина; 15 — низменность Фенланд;
 16 — Восточно-Английская равнина; 17 — холмы Ист-Англиен-хейте; 18 — холмы Чилтерн;
 19 — холмы Уайтхорс; 20 — холмы Даунс (20-а — Северный Даунс; 20-б — Западный Даунс;
 20-в — Южный Даунс); 21 — низменность Лондонский бассейн; 22 — возвышенность Уилд;
 23 — Гемпширская низменность; 24 — плато Ангрим; 25 — Ольстерская низменность;
 26 — горы Донегол и Сперри; 27 — горы Мори

Наконец, на юго-западном полуострове Корнуэлл поднимаются разобщенные между собой остатки высоких гор герцинской складчатости — ныне невысокие гранитные плато Дартмур, Эксмур, Бодмин, представляющие собой интрузии магмы докембрийского периода.

Области, незначительно возвышающиеся над уровнем моря, занимают большую часть южной половины Великобритании — ее юг, восток и центр. Однако встречающаяся иногда в литературе характеристика поверхности этих областей как равнины является слишком большой генерализацией и чрезмерным упрощением.

Эти сравнительно низменные области характеризуются сочетанием равнин с элементами пересеченного рельефа. Здесь нет единой равнины, а имеется довольно большое количество волнистых равнин, разделенных грядами холмов и возвышенностями. В большинстве низменных мест древняя палеозойская платформа лежит на большой глубине под толщей осадочных пород юрского и более поздних периодов. Возвышенности же и холмы сложены юрскими известняками, белым мелом верхнемелового периода, меловыми песчаниками. Породы эти зачастую обнажены в результате эрозии.

Наименее пересеченным рельефом отличается Восточная Англия. Значительную часть ее занимает равнина, составляющая с периода раннего средневековья историческую область Восточной Англии (Ист-Англия) и в основном лежащая в пределах графств Норфолк и Суффолк. Равнина Восточной Англии, сложенная валунными глинами, слабо всхолмлена, а местами совсем плоска.

Южная Англия характеризуется большим разнообразием форм поверхности. На крайнем юго-востоке выделяется район не очень высокого, но пересеченного рельефа — Уилд и Даунс. Во время альпийского орогенеза, когда юго-восток Англии был одет меловым покровом, центральная часть Уилда поднялась в виде купола, подвергнувшись затем сильной денудации. В результате создан сложный рельеф с чередованием возвышенных и низменных форм поверхности. Холмистые и долинные формы поверхности распространены и в остальной части Южной Англии, в частности к западу от Уилда — в меловом районе Гэмпшир — Уилтшир. К северу от Уилда простирается в направлении с запада на восток низменный Лондонский бассейн, покрытый меловыми и третичными глинами, гравием и аллювием.

Средняя Англия, или Мидленд, представляет собой волнистую равнину, пересеченную долинами рек преимущественно в южном и восточном направлениях. Большая часть Мидленда сложена триасовыми породами (мергелями и песчаниками), отлагавшимися в то время, когда эта область представляла собой большое мелководное озеро. Ряд островов, сложенных

гряд) среди равнин Восточного Мидленда. Кроме того, в пределах Средней Англии имеются холмы и возвышенности более позднего происхождения.

Равнины Мидленда отделены от холмисто-равнинных районов Восточной и Южной Англии широкой зоной меловых и известняковых возвышенностей, тянувшихся двумя параллельными рядами с северо-востока к юго-западу. Это зона куэст, или ступенчатого ландшафта. Оба ряда этих возвышенностей образуют на северо-западной стороне, сложенной известняками и мелом, крупные уступы, или как бы огромные ступени, образованные эрозией, тогда как юго-восточная сторона, покрытая глинистыми отложениями, опускается отлого.

Один из этих двух поясов куэст, примыкающий к Восточной и Южной Англии, состоит из меловых возвышенностей (Ист-Англиен-Хейтс, Уайт-Хорс, Ламбори-Даунс, Марлборо-Даунс). Второй пояс куэст, примыкающий к Мидленду, состоит из известняковых возвышенностей (Мидлендский известняковый пояс, холмистые гряды Эдж и Котсуолд). Между обоими поясами куэст лежит полоса широких (15—20 км) глинистых долин. Сюда относятся: Оксфордская долина, по которой протекает Темза в верхнем течении; долина Эйлсбери, орошаемая притоком Темзы — Теймом; Бедфордская низменность, орошаемая рекой Уз.

От холмисто-равнинной области Мидленда ответвляются к северу и окаймляют Пеннины с обеих сторон две большие равнинные полосы — Северо-западная (Ланкаширская) низменность и область равнин Северо-востока.

Условия геологического развития территории современной Великобритании объясняют наличие в ее недрах различных полезных ископаемых. Тектонические процессы ранних геологических периодов и интрузии магмы в образовавшиеся трещины и пустоты земной коры привели к образованию в ряде районов (в Девоне, Корнуэлле, Уэльсе, Мидленде, Камберленде, на восточном побережье и в других местах) залежей руд цветных металлов и железа. Обширные пространства в Англии и Шотландии, которые в палеозойскую эру были заняты заболоченными лесами, а затем покрылись отложениями горных пород, стали районами мощных залежей каменного угля. Подводная растительность озер и морей Шотландии, впоследствии заполненных наносами, превратилась в горючие сланцы. В более поздний период — вплоть до наших дней — заболачивание, особенно в Шотландии и Северной Ирландии, приводило к образованию месторождений торфа.

Великобритания обладает в изобилии каменным углем, горючими сланцами, торфом, железной рудой, каменной солью, каолином и огнеупорными глинами, баритом и витезитом, плавленым шпатом, известняками, гранитами и др. Она имеет также незначительные месторождения нефти и ряда цветных

и редких металлов — олова, свинца и цинка, меди, стронция, вольфрама, урана¹.

Подходя к рельефу Великобритании с точки зрения сельскохозяйственного использования ее территории, нужно заметить, что, хотя обычно равнины наиболее благоприятны для земледелия, в условиях Великобритании области с расчлененным рельефом обладают рядом преимуществ. Конечно, в Англии, как и повсюду, распашка и другие виды обработки земли на пересеченной местности связаны с большей затратой энергии и труда, чем при возделывании плоской равнины. Но, с другой стороны, в районах с расчлененным рельефом южные склоны гор, холмов и долин обладают благоприятной экспозицией по отношению к солнцу, что имеет большое значение в Великобритании, где ощущается недостаточность солнечного освещения для наиболее успешного вызревания ряда культур. Южные склоны подвергаются более интенсивной инсоляции, чем равнины, что ускоряет вызревание сельскохозяйственных культур и повышает урожайность, компенсируя этим большую затрату труда на обработку склонов. Однако практически земледельческое использование южных склонов распространено в Англии преимущественно в районах товарного огородничества и плодоводства, тогда как в других местах оно развито слабее.

Другое преимущество холмистых областей в Англии по сравнению с равнинами связано с режимом грунтовых вод: на плоских равнинах, особенно если они покрыты аллювиальными отложениями, выпадающие осадки очень часто задерживаются водонепроницаемыми породами, подстилающими почвенный слой, и горизонт грунтовых вод оказывается настолько близко к поверхности, что затрудняет вспашку земли, а в условиях дождливого лета мешает вызреванию культур. Кроме того, высокий горизонт грунтовых вод способствует затоплению таких равнин в дождливое время года (зимой и осенью).

С другой стороны, повышение рельефа местности влечет за собой понижение температуры — на $0,5-1^{\circ}$ (Ц) на каждые 100 м высоты. Таким образом, в холмистых районах Великобритании при высоте в 200—300 м температура снижается на $1-3^{\circ}$ по сравнению с низменностью, а в горах на высоте 500—600 м — на $3-6^{\circ}$. В условиях британского прохладного лета такое снижение температуры ухудшает условия вегетации ряда культур. Зимой же в горных частях Великобритании наблюдаются морозы, снегопады и длительное время лежит снежный покров, тогда как на низменностях продолжает расти трава.

С повышением рельефа в Великобритании происходит также увеличение влажности. Холмы на высоте в 300—450 м

¹ Характеристика важнейших месторождений полезных ископаемых дается в соответствующих частях главы шестой «Промышленность».

часто обволакиваются низкими дождевыми облаками, тогда как на низменности в это время нет и дымки тумана, а подчас даже стоит солнечная погода.

Верхняя граница фактически возделываемой земли колеблется в разных районах: на востоке Англии она превышает обычно 300 м, на западе Англии и в Уэльсе колеблется от 180 до 240 м, а в Шотландии опускается гораздо ниже. Однако граница эта не является абсолютной, неизменной: она поднималась выше в периоды острой нехватки сельскохозяйственных продуктов и роста цен на них и опускалась, уступая место пустошам, при ухудшении конъюнктуры рынка продовольственных товаров.

КЛИМАТ

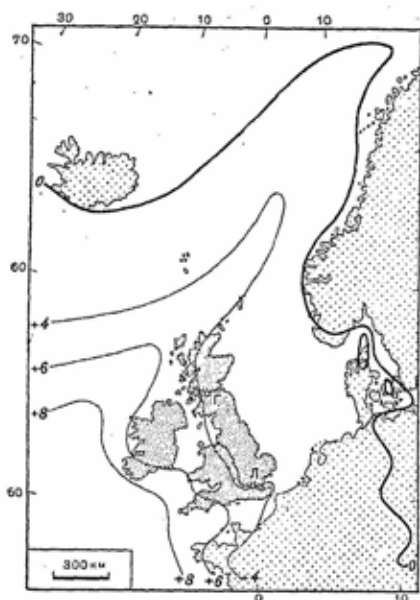
Будучи расположена в умеренном поясе северного полушария — между 50-й и 59-й параллелями, — Великобритания находится в пределах резко выступающего на климатической карте так называемого «зимнего залива тепла», т. е. большого изгиба к северу, образуемого январской изотермой 0°. Это явление, обусловленное прохождением в непосредственной близости от Британских островов теплого Северо-Атлантического течения, определяет одну из характерных черт британского климата — значительное (на 12—15°) отклонение температурной кривой вверх от средней зимней температуры соответствующих широт и, как следствие этого, небольшую амплитуду сезонных температурных колебаний на Британских островах.

Влиянием Атлантического океана, а точнее действием теплых влажных ветров, дующих приблизительно в том же направлении, в каком проходит Северо-Атлантическое течение, объясняются значительные осадки, особенно в западных горных и возвышенных районах Уэльса, Камберленда, Пеннин и Шотландии (в среднем до 1500 мм в год и более), а также большая облачность, частые туманы и ограниченная продолжительность солнечного сияния, характерные для большинства районов Великобритании в той или иной степени на протяжении всего года.

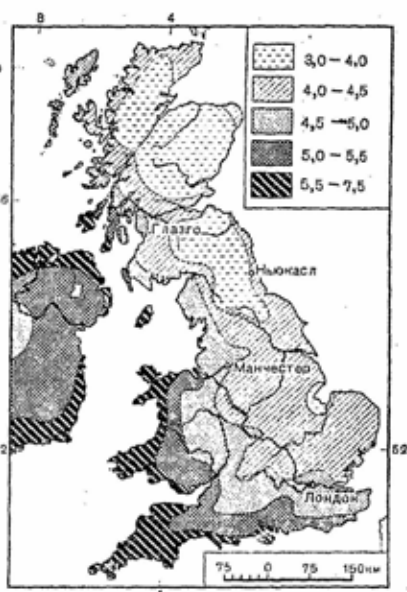
Циклоническая и фронтальная деятельность над Великобританией резко выражена в течение всех сезонов, вызывая исключительно сильное непостоянство погоды. Изменчивость погоды в Великобритании вошла в поговорку в этой стране. Англичане нередко острят: «No climate, only weather» — «Нет климата, — только погода». Эта поговорка отражает тот факт, что в Великобритании весьма часты сильные отклонения от средних климатических показателей, выведенных на основе долготлетних метеорологических наблюдений.

Особенности атмосферной циркуляции в районе Британских островов определяются взаимодействием:

а) области высокого давления в субтропиках, в районе



„Залив тепла“, образуемый январской изотермой 0°



Средние январские температуры в различных частях Великобритании

Азорских островов (в Атлантическом океане); б) области пониженного давления в районе Исландии; в) области сибирских антициклонов.

В результате меняющегося соотношения сил между этими тремя центрами действия атмосферы в Великобританию притекает то теплый тропический воздух с юго-запада и юга, то холодный арктический воздух, то, с востока, массы континентального воздуха, холодного зимой и теплого летом. Взаимодействие этих потоков находит свое отражение в сильных колебаниях температуры, в конденсации водяных паров в атмосфере и выпадении осадков.

В зимнее время года важнейшими проявлениями атмосферной циркуляции над Британскими островами являются преобладающее мощное юго-западное течение теплого атлантического воздуха, обусловленное наличием атлантического антициклона над континентом и исландского минимума над северной частью Атлантического океана, и серия атлантических циклонов, преимущественно также юго-западных. Перенос зимой теплого морского воздуха в циклонах обычно сопровождается пасмурной, дождливой погодой над Британскими островами.

Зимние восточноевропейские антициклоны иногда достигают восточных районов Великобритании, вызывая в отдельные годы значительное устойчивое похолодание. Наиболее

низкие температуры в некоторые зимы объясняются вторжением арктических воздушных масс, большей частью в тылу антициклонов.

С окончанием зимы прекращается резкое различие в атмосферном давлении над материком и Атлантическим океаном. В силу этого весной юго-западные теплые ветры в районе Британских островов ослабевают и уступают место западным ветрам, несущим относительно холодный морской воздух. На севере Великобритании происходит приток еще более холодного воздуха из Арктики. Поэтому весна здесь гораздо холоднее, чем на материке, и носит затяжной характер.

Летом зона постоянного высокого давления в субтропиках значительно расширяется к северу, захватывая весь средиземноморский район. Вместе с тем летом перемещаются к северу и исландский минимум, и линия полярного фронта, и пути атлантических циклонов. В силу этого влияние идущих с юго-запада циклонов ощущается в Британии летом в гораздо меньшей степени, чем зимой, а азорский тропический воздух редко доходит до Британских островов. Впрочем, иногда (например, в 1921, 1929, 1931 гг.) влияние Азорской зоны высокого давления летом настолько расширяется к северу, что захватывает южную и даже среднюю часть Великобритании, вызывая там устойчивую ясную, теплую погоду, а иногда и засуху.

Осенью происходит постепенный переход к зимнему положению. В это время все более усиливается циклоническая деятельность и тем самым перенос теплого влажного воздуха, охлаждение которого над Атлантико-Европейской областью создает пасмурную дождливую погоду. В Англии для сентября и октября характерны не только дожди, но и сильные бури.

Ознакомление с особенностями атмосферной циркуляции в районе Великобритании показывает большую роль ветров в погоде и климате этой страны.

Как мы видели, нормально зимой и осенью преобладают юго-западные ветры. Сила их уменьшается с юго-запада на северо-восток и от побережий вглубь страны. Наиболее сильными ветрами отличаются Гебридские и Шетландские острова, где в общей сложности около 3—4 месяцев в году дуют сильные ветры со скоростью не менее 40 км в час.

Второе место по силе ветра занимает юго-запад Великобритании: на островах Силли, прилегающих к берегу Корнуэлла, сильные ветры дуют около 2—2,5 месяца в году. В течение почти всей остальной части года на всем западном побережье, от Гебрид до Корнуэлла, дуют ветры силой менее 12 м в секунду, умеренные и свежие.

На восточном побережье общая продолжительность действия сильных ветров значительно уменьшается. Еще меньше дают себя чувствовать сильные ветры во внутренней части

страны, уступая господство преимущественно слабым ветрам (4—6 м в секунду). Соответственно общему ходу атмосферной циркуляции ветры максимальной средней скорости дуют в январе, а минимальной — в июле. При этом на западном побережье и на Шетландских островах имеется вторичный максимум в октябре, а на восточном побережье и во внутренних областях — в марте.

Дующие в Британии ветры являются важным элементом климата, влияющим на температурный режим и на выпадение осадков, что имеет существенное значение для сельского хозяйства.

Так, в северо-восточном секторе Британии, охватывающем Восточную Шотландию, Нортумберленд и Дургам, в весенние месяцы — с марта по май — частые холодные северные и восточные ветры вызывают серьезную задержку роста сельскохозяйственных культур.

Другое отрицательное действие ветров состоит в том, что сильный и длительно дующий ветер, особенно сопровождающийся дождем, вызывает полегание зерновых культур. Чаше всего это явление наблюдается на ветреном и дождливом западе Британии.

Большое влияние оказывают ветры на рост древесной растительности. Значительная часть молодых деревьев, посаженных в открытых местах, не выживает. Те же из них, которые выживают, приобретают деформированный вид. Это является серьезной помехой для лесонасаждений на западе страны.

Помимо непосредственного отрицательного влияния на растительность, дующие в Британии ветры иногда губительно действуют на почву, способствуя эрозии. До недавнего времени, как отмечает Д. Стамп, было широко распространено мнение, что почвенная эрозия, вызываемая ветром, не имеет места в Британии. Однако пылевые бури, прошедшие весной 1942 и 1943 гг., опровергли это мнение. Значительной территории в Фенленде был нанесен большой ущерб. Ветровая эрозия случается, по свидетельству Стампа, и в других районах, даже в Центральной Англии¹.

В современной Британии борьба с ветром ведется обычно фермерами и землевладельцами в одиночку. Фермер или ленд-лорд обсаживает края поля изгородью из кустарника или одним рядом деревьев (обычно — ив), несколько ослабляя этим барьером (или, как говорят в Англии, «ветроломом» — windbreak) вредоносное действие ветра. Отдельные зажиточные фермеры в Южной Англии, возделывающие огородные культуры, начали устанавливать на своих участках через каждые 30 м перпендикулярно земле проволочные сетки, ослаб-

¹ L. D. Stamp, The Land of Britain: Its use and misuse, London, 1950, стр. 261.

ляющие действие ветра. Но эти мероприятия недостаточны по своему масштабу для того, чтобы предохранить сельское хозяйство страны от наносимого ветром вреда.

Для вегетации растений, как известно, большое значение имеет продолжительность дневного освещения и солнечного сияния в вегетационный период.

Различия в продолжительности солнечного сияния по районам страны видны из следующей таблицы, составленной на основании средних данных за 35 лет.

Среднесуточная продолжительность солнечного сияния
в различных частях Великобритании по временам года (в часах)¹

Районы	Весна (март — май)	Лето (июнь — август)	Осень (сентябрь — ноябрь)	Зима (декабрь — февраль)	В среднем за год
Северная Шотландия (с островами)	4,3	4,3	2,4	1,1	3,0
Восточная Шотландия . .	4,7	5,3	2,9	1,6	3,6
Западная Шотландия . .	4,9	5,7	2,8	1,4	3,7
Северо-восточная Англия	5,0	5,8	3,2	1,7	3,9
Восточная Англия	5,3	6,5	3,5	1,9	4,3
Мидленд	4,7	5,8	3,1	1,6	3,8
Юго-восточная Англия . .	5,5	6,9	3,7	1,9	4,5
Северо-западная Англия и Северный Уэльс . .	5,0	5,9	3,0	1,7	3,9
Юго-западная Англия и Южный Уэльс	5,3	6,4	3,5	1,9	4,3
Северная Ирландия . . .	4,7	4,8	2,9	1,6	3,5
Острова в Ла-Манше . .	6,3	7,7	4,2	2,3	5,1

¹ Meteorological Office. The Book of Normals, Section II, London, 1920.

Нужно подчеркнуть имеющую большое значение для сельского хозяйства разницу в продолжительности солнечного сияния весной и летом между южными районами страны (Юго-восточной Англией, Юго-западной Англией с Южным Уэльсом и островами в Ла-Манше) и северными (Северная и Восточная Шотландия, Северная Ирландия). На относительно сухом, солнечном Юго-востоке Англии солнечное сияние продолжается 40% дня, тогда как 55% дневного времени облачно и сумрачно и в течение 5% дня идет дождь. В более влажном и возвышенном районе Северо-Шотландских гор солнце сияет в продолжение немного более 20% дневного времени, в течение около 20% дня идет дождь, а остальные 60% дневного времени характеризуются облачностью и сумраком.

Для географических широт, в которых расположены Британские острова, характерна слабая инсоляция в зимнее время (в связи с небольшой высотой солнца над горизонтом и крат-

Однако Великобритании свойственна значительная положительная аномалия зимней температуры, т. е. сильное отклонение вверх от средних для ее широт показателей, связанное с тем, что Великобритании зависит не с падающих непосредственно в сколько от тепла, принос с океана.

Мягкость британской зимы выступает еще более наглядно при сопоставлении средних январских температур Великобритании со средними январскими температурами других районов земного шара, расположенных на тех же широтах. Так, средняя температура января в следующих пунктах Восточной Европы, Азии и Северной Америки, лежащих на широте Южной Англии, составляет: в Курске $-9,3^{\circ}$, в Саратове -13° , в Омске -20° , в Виннипеге $-21,7^{\circ}$.

27

температура значительно ниже, $+14^{\circ}$. Сопоставляя с этими данными данные о средних температурах июля в Британии, мы наблюдаем отрицательную аномалию: в южной части Британии средняя температура июля колеблется от $+15,5^{\circ}$ до $+17^{\circ}$, на крайнем севере страны она составляет $+13^{\circ}$, $+13,5^{\circ}$. Эта сравнительная прохладность британского лета объясняется главным образом состоянием атмосферы приевропейской части Атлантики в летние месяцы.

Сочетание сильной положительной аномалии температуры зимы и слабой отрицательной аномалии температуры лета обуславливает небольшую амплитуду сезонных температурных колебаний — в пределах $10-15^{\circ}$. Теплая зима и нежаркое лето Великобритании являются проявлением океанического климата умеренных широт.

При наличии указанных общих черт тепловой режим разных районов страны характеризуется заметными различиями, существенными для сельского хозяйства.

Дующие в зимние месяцы теплые юго-западные и западные ветры встречают на своем пути через Британию некоторые, хотя и не очень высокие, барьеры в виде массивов Уэльса, Пеннин и Северо-Шотландских гор, в силу чего влияние тропического воздуха сказывается несколько сильнее перед этими барьерами, чем позади них, т. е. сильнее на западе и юго-западе страны, чем на востоке. В то же время случающееся зимой проникновение в Британию восточноевропейских антициклонов, несущих холодный воздух, задерживается рельефом в пределах восточных областей. Это находит свое отражение на карте среднемесячных январских изотерм в Британии, которые имеют не широтное, а меридиональное направление.

В летние месяцы, когда циклоническая деятельность над Британскими островами становится менее интенсивной, значительно вырастает роль инсоляции как теплового фактора. Поэтому на распределение летних изотерм преобладающее влияние имеет географическая широта.

По различиям температурных условий английские географы делят Британию на четыре основных района, принимая за их границы крестообразно пересекающиеся между собой изотермы: январскую $4,5^{\circ}$ и июльскую $15,5^{\circ}$ (фактически являющуюся северным рубежом более или менее широкого распространения культуры пшеницы).

Пересечение этих двух изотерм образует четыре сектора, характеризующиеся следующими средними температурами зимних и летних месяцев:

а) юго-западный с относительно теплой зимой (до $+7^{\circ}$) и умеренно теплым летом (до $+17^{\circ}$);

б) северо-западный с относительно теплой зимой (до $+5,5^{\circ}$) и прохладным летом ($12-15^{\circ}$);

в) юго-восточный с менее теплой зимой ($3-4,5^{\circ}$ выше нуля) и умеренно теплым летом (до $+17^{\circ}$);

г) северо-восточный с менее теплой зимой ($3-4,5^{\circ}$ выше нуля) и прохладным летом ($13-15^{\circ}$).

В первых двух секторах средняя температура зимы, достигая или превосходя $+5,5^{\circ}$, допускает вегетацию в течение всего года.

Однако средние температуры зимних и летних месяцев скрывают существенные отклонения реальной температуры в тот или другой период времени.

Наиболее сильные колебания температуры в течение суток имеют место во внутренних районах страны в июле, когда в указанных районах средний дневной максимум составляет от $+20$ до $+22^{\circ}$, а средний ночной минимум $+12^{\circ}$. Таким образом, амплитуда суточных колебаний составляет $9-10^{\circ}$.

В том же месяце суточные колебания температуры на южном и восточном побережьях, где сильнее чувствуется влияние моря, составляют лишь 7° , а на западном побережье еще меньше, $5-6^{\circ}$. Карты январских температур показывают, что зимой суточные колебания температуры значительно меньше, чем летом. Во внутренних районах Великобритании средняя дневная температура января составляет $6,0-6,5^{\circ}$ выше нуля, а средняя ночная 0° , $+1,1^{\circ}$. Таким образом, амплитуда колебаний здесь в это время вдвое меньше, чем в июле.

Значительные колебания температуры в пределах сезона — весьма обычное для Великобритании явление, поскольку она лежит на путях движения циклонов и антициклонов, особенно частых зимой.

Непостоянство метеорологических условий, связанное с особенностями атмосферной циркуляции в районе Британских островов, приводит в отдельные годы к сильным отклонениям от средней температуры данного месяца.

Иногда в январе бывают как потепления до $13-15^{\circ}$ выше нуля, так и резкие похолодания — до $13-15^{\circ}$ мороза. Потепления вызываются притоком тропического воздуха, а похолодания — прорывами к Великобритании арктического воздуха. Минимальная для всей страны температура была зарегистрирована в 1895 г. в Бреймаре (Северная Шотландия, графство Абердин) — -27° . Однако очень резкие похолодания случаются редко. Более часты похолодания до $5-6,5^{\circ}$ мороза.

Английские географы отмечают значение чередования морозов и оттепелей в течение зимних месяцев для британского сельского хозяйства. Так, в районах Восточной Англии, где преобладают тяжелые глинистые почвы и земля после осенней вспашки лежит целыми глыбами и крупными комьями, частое и быстрое чередование морозов и оттепелей в течение зимы вызывает растрескивание и естественное раздробление этих глыб и комьев, улучшает условия для произрастания культур. Но,

с другой стороны, колебания зимней температуры вредят растениям, которые, возобновив рост зимой во время теплой погоды, страдают от последующей полосы холода.

Случающиеся в исключительные годы сильные морозы при отсутствии снежного покрова повреждают посевы озимой пшеницы, тогда как обычную английскую зиму она легко выносит и без снежного покрова.

В особо холодные зимы обычно незамерзающие английские реки покрываются довольно толстым слоем льда.

Значительные отклонения от средних месячных максимумов и минимумов бывают и в летние месяцы. В исключительные годы в июле наивысшая температура дня (в тени) доходит до 29—33°. Максимальная температура, равная 37°, была зарегистрирована в 1868 г. в Тонбридже и в августе 1911 г. в Гринвиче. Такие жары бывают в Великобритании в тех случаях, когда азорский антициклон подолгу задерживается над страной. Высокие температуры, как и сильные морозы, держатся короткое время и сопровождаются нехарактерными для британского климата периодами без выпадения осадков.

Весенние заморозки на почве представляют собой обычное явление в апреле и нередко случаются в мае и даже в июне (в районах Лондона — Гринвича и Бирмингема), нанося вред плодовым культурам и иногда посевам. Осенние заморозки бывают в октябре.

Заканчивая обзор температурных условий Великобритании, нужно вспомнить об отмечавшемся при рассмотрении рельефа влиянии высоты над уровнем моря на температуру. Особенно большое отрицательное значение для произрастания растений имеет понижение с высотой и без того низкой в Британии дневной температуры лета, сопровождающееся сильными ветрами. В этих условиях на высотах, превосходящих 600 м над уровнем моря, лето становится слишком холодным для роста деревьев. Граница субарктических и арктическо-альпийских условий произрастания растений в Великобритании проходит ниже, чем в других странах. Это также приводит к сокращению используемой в сельскохозяйственном отношении площади и к росту вересковых пустошей.

Британские острова — одна из наиболее дождливых частей Европы. Среднегодовое количество осадков, выпадающих над территорией Британских островов, превышает в общем 1000 мм. Важнейшим фактором, обуславливающим такую влажность, являются рассмотренные выше особенности атмосферной циркуляции в районе Британских островов. Осадки обусловлены главным образом юго-западными и западными ветрами.

Сопоставление карты осадков (см. стр. 33) с картой рельефа показывает, во-первых, что возвышенные части западного (наветренного) побережья Великобритании получают больше осад-

ков, чем низменные его части и чем восточное (преимущественно подветренное) побережье, и, во-вторых, что максимальное количество осадков выпадает на западных же склонах гор. Таким образом, резко различаются, с одной стороны, районы Юго-восточной и Восточной Англии, где среднее годовое количество осадков составляет от 500 до 750 мм, а с другой стороны — Юго-запад, Запад и Север Великобритании, где в среднем за год выпадает 1500 мм и более осадков. Особенно выделяются в этом отношении горные районы Северной Шотландии, Камберленда и Уэльса. В связи с этим принято считать, что выпадающие в западных и северных горных районах Великобритании дожди являются не только циклоническими, но и орографическими (т. е. обусловленными рельефом), тогда как в восточных районах дожди носят в основном чисто циклонический характер.

Как известно, для сельского хозяйства важно не столько количество выпадающих осадков, сколько количество впитываемой в почву влаги, так как значительная часть выпадающих осадков через испарение возвращается в атмосферу. В Великобритании испарение является относительно постоянным из года в год и мало отличается в одном районе от другого. На юго-востоке, в Лондоне среднее годовое испарение составляет 394 мм, а на западе Англии, в Саутпорте (Ланкашир) — 396 мм. Так как в Лондоне в среднем выпадает 621 мм осадков, а в Саутпорте 849 мм, то среднее превышение выпадения осадков над испарением в течение года в Лондоне равно 227 мм, а в Саутпорте вдвое больше — 453 мм.

В годовом балансе влаги в Лондоне отрицательное сальдо бывает в виде исключения в те годы, когда осадки выпадают намного ниже нормы: в 1933 г. испарение превысило осадки на 43 мм, а в 1921 г. даже на 129 мм. В Саутпорте, где климат влажнее, таких случаев не наблюдалось.

Охарактеризованное соотношение размера осадков и испарения в Великобритании свидетельствует о том, что западные районы очень нуждаются в осушении заболоченных пространств и в организации искусственного дренажа для предотвращения дальнейшего заболачивания. Большую роль могло бы сыграть восстановление уничтоженного лесного покрова страны, который поглощал бы часть избытка влаги.

Британские метеорологические учреждения в своих изданиях называют дождливым днем (a gain-day) те сутки, в течение которых зарегистрировано выпадение не менее 0,25 мм осадков.

Нормальное число дождливых дней по Британским островам в целом составляет 204 в год. Естественно, что в различных частях страны имеются большие отклонения от этой средней нормы: на более сухом востоке Англии — в сторону уменьшения, на более влажном Западе — в сторону увеличения.

Наименьшее число дождливых дней бывает в районе устья Темзы — около 150. В Лондоне дождливых дней насчитывается обычно 160—170 в год. На северо-западе Англии, в центре Озерного плато Камберленда, число дождливых дней в году намного превышает общебританскую среднюю норму, достигая 225—250. Средний максимум дождливых дней — 260 — наблюдается на северо-западе Шотландии.

В течение большинства дождливых дней осадки за сутки не превышают 10 мм, но иногда их выпадает до 50 мм и более. По всей стране случаются летние грозы, сопровождаемые сильными ливнями. Ливни эти вызывают внезапные наводнения, приводящие нередко к гибели скота и способствующие эрозии почв.

Общезвестной чертой британского климата являются частые туманы. Некоторые английские географы стараются в своих характеристиках отечественных климатических условий ослабить эту черту. Так, Стамп и Бивер подчеркивают, что распространенная репутация Британских островов как вечно покрытых туманами является в значительной мере незаслуженной. «Старые, густые, как «гороховый суп», туманы Лондона и других крупных городов, — говорят они, — были, конечно, связаны с чрезмерным потреблением не сгоревшего полностью угля и с влажностью атмосферы. Теперь же усиленная теплоотдача все растущего числа жилищ способствует рассеиванию уличных уровней тумана. В результате этого вместо густых туманов на поверхности земли Британия имеет теперь туманы только «верхние»¹.

Хотя приведенные в этом утверждении факты ослабления густоты британских туманов и верны, но в основном мнение о Великобритании как о стране с частыми туманами представляется соответствующим действительности и теперь.

В современной Великобритании метеорологией учитываются лишь туманы, случающиеся в часы регулярных наблюдений, т. е. в 7 часов утра, в 1 час дня и в 6 часов вечера. Вследствие этого туманы, поднимающиеся не в эти часы, а (что бывает не менее часто) в другое время суток, особенно ночью, учетом не охватываются. Кроме того, при характеристике британских туманов имеются в виду лишь более сильные: из установленных десяти степеней интенсивности тумана географы обычно принимают во внимание только четыре высшие степени, при которых видимость колеблется от 0 до 165 м. Остальные шесть степеней тумана учитываются только в интересах британской авиации. Английские географы устанавливают пояс наиболее частых туманов, тянущийся от Лондона на юге до Манчестера и Лидса на севере. В пределах этого

¹ Д. Стамп и С. Бивер. Британские острова, М., 1948, стр. 90.

наиболее высокое среднее число регистрируемых туманных дней — 88 в год.

Несмотря на мягкую зиму, во всех районах Великобритании бывает выпадение снега. Метеорологические отчеты различают «дни со снегопадом» и «дни со снежным покровом по утрам».

Нормальное число дней со снегопадом или снежным покровом (хотя бы только по утрам) колеблется в году от 3 на островах Силли и 5 в Фалмуте (Корнуэлл) до 170 на Бен-Невисе (Северная Шотландия). В целом в Англии наблюдается увеличение числа дней со снегопадом или снежным покровом по мере перехода с запада на восток, с юга на север, с побережья вглубь страны и, особенно, по мере увеличения высоты местности над уровнем моря. Местами в горах Уэльса и Шотландии снег обычно лежит до середины лета. К северо-востоку от вершины Бен-Невиса, где дни со снегом составляют почти половину всех дней в году, имеется снежное поле, удерживающееся все лето. Его долго рассматривали как вечный снег, пока летом 1935 г. оно полностью не растаяло, хотя снова восстановилось в следующем году.

Снег, выпадающий в районах, где ведется земледелие, является благоприятным фактором. Отрицательное значение имеют снежные заносы, наносящие большой вред овцеводству и расстраивающие нормальное движение транспорта. Почти ежегодно из-за снежных заносов происходят нарушения движения на дорогах, ведущих через Северо-Шотландские горы, через Южно-Шотландскую возвышенность и через Пеннины.

В исключительно снежные зимы, как, например, в 1945/46 г., случаются заносы и на шоссе и железных дорогах восточных и юго-восточных районов Англии.

Изменчивость метеорологических условий Великобритании выражается не только в колебаниях температуры, но и в отклонениях от средней нормы выпадения осадков. Однако рассмотрение таблицы выпадения осадков за девяносто лет — с 1863 г. по 1952 г. — показывает, что отклонения эти обычно невелики — до 10% в ту или другую сторону. Резкие колебания — в 20% и более — случаются редко, менее одного десятка раз за девяностолетний период. Такие отклонения в выпадении осадков в сторону максимума вызываются усилением деятельности циклонов; отклонения в сторону минимума связаны с тем, что Великобритания подвержена действию не только атлантических ветров, но также, правда в гораздо меньшей степени, ветров из Юго-восточной Европы. В некоторые годы характерные для европейского континента условия высокого атмосферного давления распространяют свое влияние на южные и восточные районы Великобритании, и тогда сухой континентальный воздух широко проникает в эти районы, вызывая снижение количества выпадающих осадков. К такому же послед-

ствию приводят происходящие иногда прорывы с юга тропического воздуха, распространяющегося над Южной Англией. В силу этого выпадение осадков подвержено наибольшим и особенно частым колебаниям в районах Южной, Восточной и Средней Англии и наименьшим — в Западной Англии, Западной Шотландии и Северной Ирландии.

Распределение осадков в течение года, имеющее существенное значение для сельского хозяйства, характеризуется нижеследующей таблицей.

Среднегодовые суммы осадков в Великобритании и их распределение по сезонам
(в мм)¹

	Весна (март— май)	Лето (июнь— август)	Осень (сентябрь— ноябрь)	Зима (декабрь— февраль)	За год
Восток и центр					
Юго-восточная Англия .	140	162	220	187	709
Восточная Англия	127	166	174	143	610
Мидленд	145	183	184	174	686
Северо-восточная Англия	135	181	178	141	635
Восточная Шотландия .	167	207	219	201	794
Запад и север					
Корнуэлл и Южный Уэльс	193	219	294	295	1001
Ланкашир и Северный Уэльс	175	230	260	236	901
Западная Шотландия . .	235	273	343	359	1210
Северная Шотландия (с островами)	265	260	366	420	1311
Северная Ирландия . .	199	247	267	264	977

¹ Meteorological Office. The Book of Normals, Section II, London, 1920.

Эта таблица, подтверждая отмеченное ранее различие в количестве выпадающих осадков между восточными и западными районами, показывает также различия в режиме осадков обеих групп районов. В восточных районах и в центре Англии (в Мидленде) наблюдается наиболее равномерное распределение осадков в течение года. В западных районах и в Шотландии происходит значительное сокращение осадков весной (особенно в марте и апреле). Наиболее влажным месяцем обычно является декабрь, но имеется вторичный максимум осадков в октябре. Из летних месяцев август приближается по влажности к октябрю.

Режим осадков в западных районах Великобритании неблагоприятен для большинства культур, в особенности зерновых.

Там, где осадки выпадают в количестве 750—1500 мм, зерновые иногда вообще не вызревают. Это относится даже к наиболее стойкому в отношении дождей овсу, являющемуся во влажных районах запада главной зерновой культурой. Неуверенность в вызревании зерновых посевов и пониженная урожайность их даже при вызревании побуждают фермеров тех районов, где годовые осадки превышают 750 мм, отказываться от возделывания зерновых культур и заниматься травосеянием. Но увеличение количества осадков отрицательно влияет и на состояние лугов, способствуя росту сорняков и худших сортов трав, вытесняющих лучшие сорта. Для борьбы с этим приходится периодически перепашивать луга и пересевать их.

Там же, где среднегодовое количество осадков превосходит 1500 мм, происходит вымывание из почвы питательных веществ и окисление почвы. Для предотвращения этого необходима постоянная борьба с природой, систематическое проведение в широких масштабах осушительных работ. Без этого большая часть земельной площади в районах с чрезмерными осадками превращается в вересковые пустоши, в лучшем случае используемые в качестве грубых пастбищ для овец.

Колебания в выпадении годовых осадков отражаются на британском сельском хозяйстве. Так, если восточные районы получают за год вместо обычных 600—700 мм осадков на 100 мм больше, сбор зерновых в такой год заметно сокращается. Еще более резкое увеличение осадков, бывающее, как мы видели, в исключительно дождливые годы, влечет за собой катастрофические последствия для посевов зерновых.

От засухи британское зерновое хозяйство не страдает. Наоборот, в годы с пониженным количеством осадков в восточных районах наблюдается наиболее высокая урожайность пшеницы и ячменя. Даже в те годы, когда сокращение осадков в восточных районах было исключительно резким, достигая 25—35% (например, в 1921 и 1933 гг.), урожайность названных культур была выше средней.

В то же время сокращение осадков в восточных районах Англии вызывает уменьшение сбора сена. Здесь, на лугах, имеющих легко осушающуюся почву, в малождливые годы иногда выгорает трава. В дождливые же годы сбор сена увеличивается.

В более влажных западных районах, особенно в Шотландии, где преобладает травосеяние, а из зерновых возделывается в основном овес, колебания в годовом количестве осадков не влияют на сбор овса и сена с такой закономерностью, как в восточных районах Англии. В западных районах имеет значение не столько общее количество осадков в течение года, сколько распределение их по сезонам: чрезмерная дождливость месяцев уборки урожая — августа и сентября — препятствует жатве овса и сильно затрудняет заготовку сена.

География внутренних вод Великобритании складывалась первоначально под влиянием образования гор и тектонических процессов, а затем под воздействием оледенения и последующего движения ледников. Образование ледникового покрова преградило многие прежние естественные пути стока, и реки вынуждены были искать других путей, прорывая новые русла. Движение толщ материкового льда углубило прежние долины, в которых после таяния льда образовались пресноводные озера. Отступление ледников имело последствием ряд нарушений стока — в некоторых случаях вследствие заболачивания местности (например, Йоркширской долины или Линкольнширских фенов), в других — из-за загромождения линии стока гляциальными отложениями.

Значительно позднее большую роль в географии британских внутренних вод сыграла деятельность человека, связанная с регулированием рек, углублением их русел, прорытием каналов и пр.

Реки. Обилие осадков и пересеченность рельефа в Великобритании обуславливают значительную густоту и полноводность ее речной сети. Из-за небольшого размера территории страны и в особенности ее равнинных частей здесь нет крупных речных систем. Две наиболее длинные из рек Великобритании — Северн и Темза — имеют протяжение 338 и 336 км. Остальные реки имеют длину до 300 км. Взаимная близость истоков многих британских рек и низкие водоразделы облегчают соединение рек каналами.

Режим рек Великобритании определяется в основном климатическими условиями. Однако он по-настоящему еще не исследован. Приведем высказывание по этому поводу Стампа и Бивера: «Факт поразительный и почти невероятный, но пресноводные ресурсы Британии до сих пор остаются не изученными сколько-нибудь систематическим образом. В то время как режим таких рек, как, например, Нил, чуть ли не с незапамятных времен изучали, можно сказать, ежедневно и водомерные рейки дают нам точное представление об их уровне, мы не располагаем такого рода материалом о британских реках. Мы не знаем режима даже крупных британских рек. Сравнительно точные данные, вероятно, существуют только по одной Темзе, ввиду ее роли в водоснабжении столицы»¹. Причины такого положения названные авторы видят в том, что Британия в силу своих климатических особенностей всегда имела избыток воды для удовлетворения своих потребностей, в связи с чем не было практической нужды в изучении водных

¹ Д. Стамп и С. Бивер. Британские острова, М., 1948, стр. 98.

ресурсов. К этому следует прибавить, что наличие в стране крупных запасов каменного угля и развитие каменноугольной промышленности, долгое время являвшейся одним из краеугольных камней британской экономики, вызывали прямую заинтересованность известной части английской буржуазии в недопущении энергетического использования гидроресурсов в широком масштабе. Лишь с тридцатых годов XX в. было приступлено к изучению внутренних вод, для чего была организована специальная правительственная комиссия.

Остановимся на имеющихся данных о режиме Темзы. Бассейн ее, занимающий площадь в 11,4 тыс. кв. км, лежит в пределах Лондонской низменности. Истоки Темзы находятся на высоте 113 м над уровнем моря (близ Сайрансестера). Таким образом, Темза течет под слабым уклоном и падение ее колеблется от 35 до 75 см на 1 км протяжения. Больше половины бассейна Темзы имеет в своем основании водопроницаемые породы, в частности известняк и мел. Это обстоятельство в сочетании со слабым уклоном, замедляющим течение, обуславливает усиленное поглощение землей текущей по ней влаги. Вследствие этого средний коэффициент стока Темзы равен 33,7%, т. е. только одной трети всего количества выпадающих в ее бассейне за год атмосферных осадков.

Водный режим Темзы в основном определяется режимом атмосферных осадков и балансом влаги в Юго-восточной Англии. Среднегодовое количество осадков в этом районе распределяется по временам года таким образом, что максимум приходится на осенние и зимние месяцы, тогда как летом и особенно весной осадков выпадает значительно меньше. К этому важно прибавить, что с мая по август в Юго-восточной Англии происходит значительное усиление испарения влаги, приводящее к превышению испарения над количеством выпадающих осадков. Эти факторы обуславливают максимальный расход воды в Темзе зимой и минимальный — летом. Так, по наблюдениям, производившимся в районе Лондона в течение 43 лет (1883—1920 гг.), средний расход воды в Темзе в январе составляет 129 куб. м в 1 секунду, тогда как к началу осени — в сентябре — он падает до 28 куб. м.

Для Темзы, как для многих британских рек, характерны не очень сильные половодья в зимнее время, являющиеся результатом осенних и зимних осадков. При среднем суточном стоке воды в течение декабря — января в пределах 9—11 млн. куб. м бывают дни, когда уровень воды в Темзе достигает берегов и продолжает подниматься, что вызывает затопление их. Суточный сток Темзы в те дни, когда уровень ее подходит к кромке берегов, составляет 20,5 млн. куб. м. В среднем ежегодно в январе или декабре бывает 12 дней, когда суточный сток превышает указанную цифру и когда происходит разлив реки. Для предотвращения этого регулярно повторяюще-

гося явления проводятся гидротехнические работы выше Лондона.

Наряду с этим бывают в годы выпадения чрезвычайно большого количества осадков разливы, выходящие за пределы обычного. Самый большой разлив Темзы произошел в 1894 г. после того, как за 26 дней — с 23 октября по 18 ноября — в бассейне Темзы выпало 200 мм осадков. В результате этого суточный сток воды в реке достиг 18 ноября 92 млн. куб. м, что привело к катастрофическим последствиям.

Изредка случаются и отклонения в другую сторону: после сухого лета сток воды немного снижается против нормального. Минимальный суточный сток Темзы был зарегистрирован в сентябре 1906 г., когда он был равен всего 703 тыс. куб. м.

Темза, как и другие реки Британии, покрывается льдом очень редко, лишь в исключительно холодные зимы и притом на короткое время. Еще одной особенностью водного режима Темзы и других британских рек является проникновение морского прилива далеко от устья. Уровень воды в Темзе во время прилива повышается на протяжении 64 км от устья — до Теддингтонского шлюза, выше Лондона. От этого места, вниз по течению, Темзу часто называют Лондонской рекой (London River). Самое устье Темзы расширено и превратилось в небольшой морской залив.

Большинство британских рек имеет режим, близкий к режиму Темзы. В реках западных районов, где лето более дождливое, чем в Юго-восточной Англии, сезонные колебания стока менее значительны. Реки, текущие в горных районах и в местностях с преобладанием водонепроницаемых пород — в Шотландии, Уэльсе, Пенниннах, — характеризуются более высоким коэффициентом стока — до 50% и более.

В таблице на стр. 41 приведены некоторые данные об основных реках Великобритании.

Из перечисленных в этой таблице рек на восточном побережье Англии, кроме Темзы, выделяется Хамбер, представляющий собой длинный, широкий и глубокий, доступный для захода морских судов эстуарий разветвленной речной системы, в которой главную роль играют текущие в противоположных направлениях Трент и Уз.

Важнейшие реки западного побережья Англии — Северн и Мерсей. Северн течет с горных массивов Уэльса и впадает в Бристольский залив, образуя широкий эстуарий. Мерсей пересекает равнину Ланкашира и имеет также расширенный эстуарий у впадения в Ливерпульский залив. Узкий вход в эстуарий у Ливерпуля благодаря постоянному движению воды при приливе и отливе очищается (без участия человека) от песка и ила, тогда как широкая часть эстуария выше Ливерпуля постоянно мелеет и требует регулярной расчистки.

Главными реками Шотландии являются: на западе — Клайд, который берет начало на Южно-Шотландской возвышенности и впадает в залив Фёрт-оф-Клайд, образуя на своем пути четыре водопада, и на востоке — Форт, текущий с Грампианских гор и впадающий в залив Фёрт-оф-Форт.

На протяжении истории многие из британских рек сильно изменили характер русла, условия навигации и весь свой облик под воздействием человека. Первый в Англии законодательный акт по вопросам улучшения речных путей сообщения был принят еще в 1424 г. и касался реки Ли (притока Темзы), по которой подвозилось зерно для нужд лондонского населения. В более широком масштабе работы по углублению и спрямлению русел рек начались с конца XVII в. и развернулись в XVIII—XIX вв.

В начале XIX в. по обоим берегам низовьев Темзы от Лондона до моря тянулись огромные затоплявшиеся водой заболоченные пространства. Лишь углубление русла, укрепление берегов и постройка вдоль них доков изменили облик низовьев Темзы. Работы эти продолжались и в первые десятилетия XX в.

Преобразованию подверглись и низовья Клайда. Здесь тоже вплоть до начала XIX в., несмотря на большое промышленное и торговое значение расположенного на Клайде Глазго, тянулись низменные болотистые берега. При отливе Клайд представлял собой мелкую речку, пересеченную порогами, и его можно было переходить вброд даже в 35 км ниже Глазго. Работы по углублению и расширению русла Клайда и укреплению его берегов были начаты в последней четверти XVIII в. по утвержденному в 1773 г. проекту и продолжались более столетия.

Низовья Северна, отличающиеся сильной извилистостью, подвергаются бурному натиску морских приливов, во время которых затопляются берега. Для удобства судоходства здесь был прорыт в 1827 г. канал, идущий параллельно Северну, но не воспроизводящий его изгибов: длина канала 26 км, а соответствующего отрезка реки — 46 км.

Еще во второй половине XVIII в. в Великобритании началось строительство каналов как в целях обхода неудобных для судоходства участков рек, так и для соединения различных речных систем между собой. Каналы строились преимущественно в районах развивавшейся промышленности — в Мидленде, Южном Ланкашире и Западном Райдинге. Строительство велось специально организованными предпринимательскими компаниями. Наибольшее оживление в строительстве каналов приходится на 1791—1794 гг., когда парламент утвердил 81 законопроект о постройке каналов. С тридцатых годов XIX в., когда общая протяженность каналов и участков рек с улучшенным руслом достигла по Великобритании 6,4 тыс. км,

Важнейшие реки Великобритании

Реки	Место впадения	Длина в км	Длина судо- ходного участка в км
Восточное побережье			
Темза	Северное море	336	280
Медузй	» »	113	53
Уз (Большой)	Залив Уош	258	—
Нин	» »	145	—
Уэлленд	» »	113	—
Уинтем	» »	129	—
Хамбер	Северное море	60	60
Трент	р. Хамбер	274	188
Уз	»	195	—
Эр	р. Уз	113	—
Суэйл	»	100	—
Тис	Северное море	127	—
Уир	» »	97	25
Тайн	» »	129	—
Твид	» »	153	—
Форт	Залив Фёрт-оф-Форт	97	75
Тей	Залив Фёрт-оф-Тей	193	—
Дон	Северное море	131	—
Западное побережье			
Тайви	Кардиганский залив	105	—
Северн	Бристольский залив	338	280
Аск	» »	92	—
Уай	р. Северн	210	—
Ди	Ирландское море	129	—
Мерсей	» »	113	100
Рибл	» »	99	—
Иден	Залив Солуэй-Фёрт	113	—
Клайд	Залив Фёрт-оф-Клайд	157	20
Северное побережье			
Спей	Северное море	171	—
Южное побережье			
Экс	Ла-Манш	89	—
Стур	» »	96	—

дальнейшее строительство каналов приостанавливается, и интерес к ним падает. Объясняется это в первую очередь тем, что прогресс паровой техники, увеличивший размеры и осадку пароходов, сделал ранее построенные каналы и особенно шлюзы на них устарелыми, непригодными для пропуска больших судов. Это вызывало необходимость обновления вложенного в каналы основного капитала до его амортизации. Такое положение подорвало интерес предпринимателей к каналам, тем более что одновременно действовала и вторая причина упадка каналов — оживленное железнодорожное строительство и

острая конкуренция железных дорог с внутренним водным транспортом. Борьба железнодорожных компаний против компаний, владевших каналами, завершилась победой первых. Внутренние водные пути Великобритании были заброшены и стали деградировать.

Кроме задачи преобразования речной системы в целях улучшения условий судоходства, внутренние воды Великобритании требуют разрешения задач, связанных с гидромелиорацией, водоснабжением и энергетическим использованием рек.

Важность гидромелиорации видна из рассмотренного выше водного режима Темзы с небольшими регулярными и большими нерегулярными зимними разливами, характерного и для ряда других британских рек. Созданная в 1927 г. правительственная комиссия для изучения проблемы осушения почвы в Англии и Уэльсе установила, что имеется 700 тыс. га земли, нуждающейся в срочном осушении, и что более 1,7 млн. га, т. е. одна седьмая всей обрабатываемой площади, полностью зависит от искусственного дренажа. На основе доклада комиссии в 1930 г. парламентом был принят закон о гидромелиорации. По этому закону Англия и Уэльс были разделены на 47 гидрографических округов, в каждом из которых был создан местный комитет по гидромелиорации и водоснабжению. Однако практическое осуществление намеченных мелиоративных мероприятий происходило медленно, встречая препятствие в недостатке средств.

Что касается водоснабжения, то большая часть населенных пунктов Великобритании использует подземные водные ресурсы при помощи обыкновенных или артезианских колодцев, меньшинство же берет воду из озер или рек. В крупных городах и в районах скопления городов все более дает себя знать истощение артезианских колодцев: уровень воды в них за последние полвека резко понизился. В связи с этим все больше обращаются к рекам и озерам как источникам водоснабжения, собирая в ряде случаев речную воду в искусственные водохранилища.

В настоящее время около полтораста водопроводных компаний используют реки для снабжения населения водой. К числу этих используемых для водоснабжения рек относятся: Темза с ее притоками Ли и Кеннет; Северн со своими притоками Эйвон, Уай, Деруэнт и др.

Крупнейший в Англии район сосредоточения городского населения — Лондон — получает 82% потребляемой им воды из Темзы (выше Теддингтона) и Ли. Глазго, Манчестер, Бирмингем, Ливерпуль, Шеффилд и ряд других промышленных городов снабжаются водой из озер или искусственных водохранилищ. Так, муниципальное управление Ливерпуля еще в 1885—1890 гг., перегородив плотиной небольшую реку Вирну (приток Северна) в Уэльсе, создало искусственное озеро Вир-

нуи площадью в 450 га, служащее резервуаром для 55 млрд. литров воды, которая оттуда подается в Ливерпуль. Муниципальное управление Бирмингема в 1893—1904 гг. также построило четыре водохранилища в одной из долин Уэльса для снабжения водой своего города. В тот же период Манчестерская водопроводная компания, приобретя озера Терлмир и Хос-Уотер в Озерном районе, превратила их в источник водоснабжения Манчестера.

В связи с ростом потребности в источниках водоснабжения между городскими самоуправлениями крупнейших городов Британии, как свидетельствуют Стамп и Бивер, «шла и идет форменная схватка за получение прав на использование в этих целях наиболее редко населенных районов Уэльса, Пеннинских гор, Озерного округа и т. д. Города, расположенные на противоположных сторонах Пеннинских гор, ведут ожесточенную борьбу за получение площадей для стока и для водоснабжения с самих Пеннин»¹. В 1932 г. в Англии было выдвинуто предложение создать единую для всей страны сеть водоснабжения. Однако предложение это осуществлено не было.

Энергетическое использование водных ресурсов путем сооружения гидроэлектростанций получило в Великобритании недостаточное развитие.

До того как британская промышленность перешла к паровому двигателю, на больших и малых реках Англии и Шотландии имелось множество мелких установок типа водяной мельницы, приводивших в движение приспособления промышленных предприятий. В настоящее время на британских реках все еще сохраняются старинные установки, приводящие в действие небольшие мельницы и лесопилки, но, естественно, роль их в современной промышленности и энергетике Великобритании ничтожна.

В конце XIX в. открылись широчайшие возможности использования рек для производства электрической энергии. Однако английская буржуазия, вложившая ранее значительные капиталы в угольную промышленность и в тепловые электростанции, до недавнего времени игнорировала эти возможности, причем даже не было полного учета потенциальных гидроэнергетических ресурсов. В 1936 г. эти ресурсы исчислялись в 1 млн. квт, а возможная годовая выработка электроэнергии оценивалась в 5,5 млрд. квт-ч. В годы второй мировой войны, когда в Великобритании остро нехватало топлива, усилилось внимание к изучению и освоению гидроэнергоресурсов. В 1951 г. британские гидростанции выработали уже энергии в 2½ раза больше довоенного, а исследование мощности рек одной только Шотландии показало возможность, постройкой новых гидростанций, увеличить продукцию гидроэлектроэнергии еще в

¹ Д. Стамп и С. Бивер. Британские острова, М., 1948, стр. 103.

7 раз — до 11 млрд. квт-ч. Эта новая цифра возможной выработки электроэнергии вдвое превышает ту цифру ее, которая была исчислена в 1936 г.

Озера. По обилию озер особенно выделяются Северная Шотландия и Озерный округ в Северо-западной Англии. Самые крупные озера находятся в Северной Ирландии. Расположенное в ее восточной части (в 27 км к западу от Белфаста) озеро Лох-Ней занимает площадь в 396 кв. км. На юго-западе Северной Ирландии лежат два озера с типичной для ледниковых озер конфигурацией — вытянутые в длину и узкие: Лох-Эрн площадью в 123 кв. км и Верхний Лох-Эрн (67 кв. км). Эти два озера изобилуют мелкими островами.

Такие же вытянутые в длину озера, иногда фиордообразные, с высокими, крутыми берегами разбросаны в углубленных в ледниковую эпоху долинах Шотландского нагорья — гленах. Самые большие из шотландских озер — Лох-Ломонд и Лох-Несс имеют площади соответственно 71 и 56 кв. км. Озеро Лох-Ломонд расположено в западной части Грампианских гор, на южном склоне их, недалеко от внутренних ответвлений залива Клайд. Оно вытянуто в длину на 33 км при ширине от 1,3 км на севере до 7 км на юге. Глубина его 200 м.

Подобных фиордообразных озер, но меньшей протяженности и площади довольно много как в Грампианских горах, так и на северо-западном нагорье Шотландии. Шотландские озера, в темной водной поверхности которых отражаются их отвесные берега и искромсанные ледником вершины гор, дополняют суровый ландшафт гленов.

В Озерном округе (в Северо-западной Англии), имеющем резко выраженный горный характер рельефа, лучеобразно расходятся, опускаясь в разные стороны, девять больших долин, в которых расположены узкие и длинные озера, а также (в верхних частях долин) мелкие круглые озера, или тарны. Озера этого района, не говоря уже о тарнах, по площади значительно меньше шотландских озер. Так, озеро Уиндермир, самое крупное в Озерном округе, занимает лишь 15 кв. км, имея 15 км в длину и от 400 м до 2 км в ширину. Эти озера очень живописны, берега их разнообразны, покрыты древесной растительностью и лишены той мрачной суровости, которая свойственна шотландским озерам. Реки, впадающие в эти озера, интенсивно откладывают у своих устьев наносы, постепенно сокращающие акваторию озер. *

Хозяйственное использование британских озер заключается главным образом в развитии на них водного транспорта местного значения и рыбной ловли. Озера Шотландского нагорья и Озерного округа привлекают много туристов, которых обслуживают расположенные у озер гостиницы, базы, пристани и пр. Немногие из озер используются для водоснабжения городов и для регулирования речного стока.

ПОЧВЫ

Изучение почв в Великобритании до недавнего времени характеризовалось значительной отсталостью. Теоретическое отставание британского почвоведения было сопряжено с отставанием практического изучения почв. Как признают английские его географы, для большинства графств Великобритании по настоящее время важными источниками почвенной характеристики остаются описание почв и почвенные карты, помещенные в издававшейся полтора века назад серии обзоров сельского хозяйства по графствам. Эти описания ограничиваются в основном данными о механическом составе почв и сводятся к подразделению их на «глинистые», «песчаные», «гравийные и сухие глины», «черные торфянистые почвы» и т. п. В середине XIX в. в порайонном геологическом обзоре Великобритании (под руководством Вильямса Смита, а затем Марчисона) почвы рассматривались с точки зрения их геологического происхождения с классификацией их по материнской горной породе.

Такое положение сохранялось и в первых десятилетиях XX в. В 1911 г. была издана получившая известность работа виднейших английских почвоведов Даниэля Холла и Джона Рассела «Сельское хозяйство и почвы Кента, Суррея и Суссекса», которая стоит на позициях геологической трактовки почв. Начатые в 1925 г. в Англии работы по составлению почвенных карт исходили из американской методики почвенно-картографических исследований, основанной на развитом немецкой агро-геологической школой почвоведения представлении о почве, как о землистой горной породе, относящейся к поверхностным геологическим образованиям. Односторонность теоретических представлений о почве, положенных в основу этих работ, не дала возможности составить правильное представление о географическом размещении почвенного покрова Великобритании.

Важными вехами на пути развития британского научного почвоведения явились I, II и III Международные почвенные конгрессы. Установленный на I Конгрессе в 1927 г. непосредственный контакт британских почвоведов с советскими был продолжен на II Конгрессе, состоявшемся в 1930 г. в Ленинграде и Москве, в котором участвовала большая группа британских почвоведов во главе с директором Ротемстедской сельскохозяйственной опытной станции Э. Д. Расселом.

С этого времени при изучении почв в Англии все шире начинает учитываться влияние на их образование различных факторов, в частности климата, растительности, материнской породы, рельефа и возраста. В Англии начинает применяться принятая в СССР классификация почв и отчасти их русские названия (подзол, рендзина, чернозем и др.). В 1932 г.

было организовано Британское почвенное бюро, директором которого был Э. Д. Рэссел, а затем Дж. В. Робинсон. Как отмечает Стамп, распространением в Англии новых методов изучения почв эта страна обязана в значительной мере проф. Робинсону и небольшой группе связанных с ним исследователей¹.

По инициативе британских почвоведов III Международный почвенный конгресс (1935 г.) собрался в Англии, в Оксфорде. На одном из его заседаний проф. Робинсон сделал доклад о почвах Великобритании, построенный с учетом принципов русской докучаевской школы почвоведения. В 1936 г. вышло в свет переиздававшееся потом руководство оксфордского почвовед Кларка «Изучение почв в поле», явившееся, как указано в авторском предисловии к нему, «результатом главным образом тех впечатлений, которые произвела на автора русская система изучения почв».

Следует, однако, отметить, что наряду с распространением в Англии правильных почвоведческих концепций там еще мало сделано в отношении практического изучения и картирования почв.

Переходя к характеристике (в пределах имеющихся данных) почвенного покрова Великобритании, напомним основные закономерности географии почв.

География почв определяется: а) закономерностью широтной (горизонтальной) почвенной зональности, б) закономерностью почвенной провинциальности и в) закономерностью вертикальной зональности почв.

Широтная зональность почв связана, прежде всего, с наличием на поверхности земной суши шести главных мировых географических поясов, отчетливо выделяющихся и на мировой почвенной карте. Развитие и существование этих поясов обусловлено закономерным распределением на поверхности земли тепла и влаги. Территория Великобритании лежит в пределах бореального пояса, тянущегося от 45-й параллели к северу до 60—70° с. ш. и характеризующегося преобладанием подзолистых почв хвойных лесов.

Почвенная провинциальность, или фациальность, выражается в осложнении широтно-зональной закономерности, приводящем к образованию в пределах мировых поясов областей с иными почвенными типами — почвенных провинций, или фаций. Проявление провинциальных закономерностей обуславливается сочетаниями термодинамических, по существу атмосферных, процессов, определяющих сезонный режим выпадения осадков и другие, местные климатические черты. В Великобритании, как и в других частях Западной Европы, расположенных

¹ L. D. Stamp. The Land of Britain: Its Use and Misuse, London, 1950, стр. 283.

в сфере мощного влияния циклонов и получающих дополнительное тепло и влагу, широтно-зональная закономерность осложняется и нарушается появлением в полосе подзолистых почв крупных массивов бурых почв лиственных лесов.

Вертикальная зональность, связанная с изменением количества тепла и влаги по мере поднятия местности над уровнем моря, действует на фоне закономерностей широтной зональности и провинциальности, внося свои изменения в состав почвенного покрова. Одним из выражений вертикальной зональности в Великобритании являются горнотундровые почвы, встречающиеся в горах Шотландии.

Действие климатических факторов, выражающихся в указанных закономерностях, сочетается с действием неклиматических факторов — геологического, геоморфологического, историко-флористического и фаунистического, культурно-хозяйственного. «Все эти факторы играют решающую роль в процессах почвообразования, создавая путем своего исторически развивающегося взаимодействия на том или ином климатическом фоне генетические типы и виды почв и их основные свойства, а также проявляясь в закономерностях частного (местного) географического размещения почв»¹.

Географическое размещение основных типов почв Великобритании показано на почвенной карте на стр. 49.

Более чем для половины территории Великобритании характерны почвы, соответствующие ее широтной зональности: большая часть Северо-Шотландского нагорья, Южно-Шотландская возвышенность, горы Уэльса, Пеннины, Кливлендские холмы на восточном побережье Англии, возвышенности Девона, Корнуэлла и Северной Ирландии покрыты в основном горнолесными подзолистыми почвами, а равнинные области на северо-востоке Шотландии, на западе Средне-Шотландской низменности, в прилегающих с обеих сторон к Пеннинам частях Ланкашира и Йоркшира, а также в Северной Ирландии — подзолистыми почвами. Развившись под покровом существовавших здесь хвойных лесов, эти почвы характеризуются горизонтом грубого гумуса.

В то же время, в порядке отмеченного выше нарушения широтно-зональной закономерности закономерностью провинциальной, немалая часть Великобритании покрыта бурыми лесными почвами. Сюда относится большая часть Англии к югу от Пеннин — равнины Мидленда и Восточной Англии, долина Северна, низменность Лондонского бассейна, южное побережье, а также северо-восточное побережье Англии и часть восточного побережья Шотландии. Эти бурые почвы, широко

¹ И. П. Герасимов. Мировая почвенная карта и общие закономерности географии почв, «Почвоведение», 1945, № 3—4, стр. 160.

распространенные также во Франции и Германии, характеризуются высокой степенью оподзоливания. Они образовались под покровом лиственных лесов на породах, богатых выветривающимися силикатами (полевые шпаты, слюда) и известью. По мере старения почвы и все большего ее выщелачивания наступают стадии оподзоливания, ведущие с течением времени к настоящим подзолам. Наряду с этим в некоторых местах Великобритании образование бурых почв произошло в результате дренажа и осушения лугово-болотных почв речных долин и террас.

В пределах территории, занятой буроземами, особенно на юге и на востоке, встречаются массивы земель с другими почвами. В Восточной Англии и к югу от Темзы разбросан ряд массивов с подзолистыми почвами. На востоке, вокруг залива Уош и на левом берегу Хамбера распространены аллювиально-луговые почвы. На юге же и отчасти на востоке встречаются большими сплошными массивами и маленькими пятнами перегнойно-карбонатные почвы, или рендзины. Это развившиеся на известняке почвы влажного климата, способствующего выщелачиванию и оподзоливанию. По мере своего оподзоливания перегнойно-карбонатные почвы приближаются по своим свойствам к бурым или к подзолистым почвам.

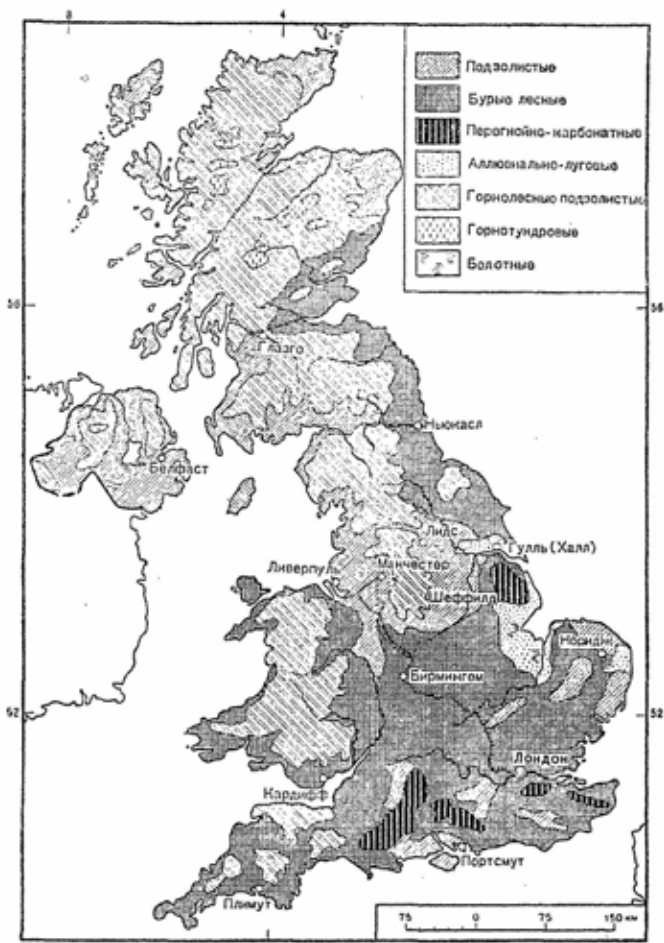
В порядке вертикально-зональной закономерности в наиболее возвышенных частях страны — в Северо-западном нагорье Шотландии и в Грампианских горах — распространены массивы горнотундровых почв, пока мало изученных.

Наконец, по всей стране встречаются отдельные пятна, а в Северной Ирландии целые массивы болотных почв. Они образовались в большинстве случаев в результате заболачивания суши, а иногда в результате зарастания водоемов.

Обе основные группы британских почв — подзолы и буроземы — выщелочены в связи с влажностью климата, причем более сильно выщелочены подзолы. Буроземы имеют более сложный состав и менее обеднены, чем полностью развитый подзол. Они различаются и по физической структуре: в подзолах преобладает зернистая структура, тогда как в буроземах — комковатая структура.

Степень кислотности почвы, имеющая неодинаковое значение для разных растений, в значительной мере (хотя и не целиком) обусловлена сильными эффективными осадками, т. е. большим количеством влаги, непосредственно воспринимаемой почвой (исключая испарение и поверхностный сток).

Эти осадки вымывают из почвенного слоя кальций и способствуют повышению кислотности. В западных, наиболее влажных районах Британии кислотность обычно выше, чем в восточных районах. Высокая кислотность означает, как правило, снижение качества земли. Овес является наиболее распространенной полевой культурой в западных и северных ча-



Почвы Великобритании

стях страны не только вследствие того, что он может вызревать при меньшем солнечном освещении, чем пшеница, но также и в связи с тем, что он лучше переносит высокую кислотность почв. В травяном покрове постоянных лугов западных районов распространена полевица, легко переносящая кислотность почв, и мало встречается более ценная в кормовом отношении трава — райграсс, которая плохо переносит кислотность.

Что касается механического состава британского почвенного покрова, то в нем преобладают глинистые и суглинистые почвы, местами, преимущественно на западе, очень тяжелые, местами

же, особенно на юго-востоке, более легкие. Менее распространены песчаные и супесчаные легкие почвы.

Тяжелые глинистые почвы трудно возделывать как при очень дождливой погоде, так и при очень сухой. Влажность глинистых почв колеблется от 16 до 35%, тогда как песчаных — от 1 до 14%. Высокая влажность глинистых почв, особенно на западе, иногда мешает вспашке земли. Впрочем, замена лошадей тракторами позволяет преодолеть эти трудности.

Нужно отметить большую роль в развитии почв Великобритании хозяйственной деятельности человека. Интенсивная обработка земель с широким применением удобрительных средств, в частности различных химических удобрений, улучшила качество возделываемых земель, подняв и поддерживая их плодородность. Поэтому при общей невысокой естественной плодородности земель Великобритании она выделяется среди капиталистических стран высокой средней урожайностью главных культур.

РАСТИТЕЛЬНОСТЬ

Характер первобытного растительного покрова Британских островов сформировался по окончании ледникового периода. По мере исчезновения льда, отступавшего к северу, и улучшения климатических условий Британия колонизировалась растениями с европейского континента, т. е. с юга и востока. В ледниковый период юг Британии, свободный от ледового покрова, характеризовался тундровой растительностью. Первыми деревьями, распространившимися в Британии после отступления льда, т. е. в восьмом — шестом тысячелетиях до нашей эры, были береза и сосна. Позднее произошло вторжение в Британию ряда лиственных деревьев — дуба, дошедшего до Средней Шотландии, вяза, бука и граба, распространившихся на юге и юго-востоке Англии, а также ольхи и ивы. Лесной покров местами прерывался болотами, верещатниками и зарослями кустарника.

Деятельность человека создает в истории растительности период господства культурных растений.

В Великобритании, ранее других стран вступившей на путь капиталистического развития, на протяжении прошлых столетий, с одной стороны, уничтожались леса, вырубавшиеся без заботы об их восстановлении, а с другой, забрасывалась значительная часть пригодных для сельскохозяйственного использования земель, не обеспечивавших достаточно высокой прибыли. Такое отношение капиталистического общества к природным богатствам отразилось на современной структуре использования земельного фонда Великобритании.

Приведенные в таблице на стр. 51 цифры говорят об использовании земельного фонда страны. В таблице обращают

на себя внимание прежде всего исключительно низкий удельный вес лесов, площадь которых в результате вырубки сократилась до $\frac{1}{20}$ всей территории, и невысокий удельный вес возделываемых земель. В то же время, несмотря на небольшие размеры страны и очень большую плотность населения, высок процент площади под так называемыми грубыми пастбищами, т. е. малопродуктивными, а иногда и вовсе не используемыми пустошами — вересковыми, торфяниковыми и горными, — занимающими в Шотландии свыше $\frac{2}{3}$ площади, в Уэльсе свыше $\frac{1}{3}$.

Структура использования земельного фонда¹

Категория земель	Англия	Уэльс	Шотландия	Северная Ирландия
Леса и лесистые местности . . .	5,7	5,8	5,8	1,3
Поля, огороды, фруктовые сады .	26,8	10,6	16,4	27,9
Культурные луга и сенокосы . .	47,7	42,5	7,7	45,6
Грубые пастбища (болота вересковые, торфяниковые и горные пустоши)	11,9	37,4	68,2	15,7
Площади под домами и усадьбами .	4,6	1,4	0,8	9,5
Прочие непроизводительные в сельскохозяйственном отношении площади	3,3	2,3	1,1	
Итого	100,0	100,0	100,0	100,0

¹ Данные обследования использования земельного фонда в Британии, проведенного в 1933—1939 гг.

Как уже было отмечено, леса покрывали когда-то большую часть современной Великобритании. В низменных районах преобладали лиственные породы (особенно дуб и бук), уступавшие место шотландской сосне в гористых и холмистых районах, а также в местностях с песчаной почвой.

Вырубка лесов началась в Британии, как и в других странах, в очень отдаленные времена. Тогда вырубка производилась, в первую очередь, с целью расчистить землю для поселений, сельскохозяйственных угодий и дорог, а затем для получения древесины как строительного материала и топлива. Однако в период римского господства и даже на протяжении раннего средневековья Британия характеризовалась густой лесистостью. В последующие века, особенно в XV в., рубка леса значительно усиливается, в частности в связи с развитием металлургии, потреблявшей большое количество древесного угля, и кораблестроения. Эти причины способствовали уничтожению больших лесных массивов в районе Уилда, в Ардене и в других частях Мидленда, а также в долинах Южного Уэльса. В XVI в.

Британия представляла собой в значительной мере обезлесенную страну. Чрезмерное истребление лесов в Англии было отмечено в одном из парламентских актов 1503 г., а во второй половине XVI в. был издан ряд законов, ограничивавших число металлургических заводов в некоторых графствах Англии для предотвращения полного обезлесения их. В 1607 г. английский публицист Норден писал: «тот, кто прежде видал леса Суссекса, Суррея и Кента, найдет здесь поражающую перемену, происшедшую в течение последних тридцати лет. Еще несколько лет такого разрушения — и лишь немногие из деревьев уцелеют».

С дальнейшим развитием капитализма еще более усилился процесс истребления лесов. Обезлесены были как равнинные, так и горные районы Англии, Уэльса, Шотландии и Ирландии. Английские авторы отмечают, что история британских лесов в XIX в. в основном сводится к их истреблению бессистемной и хаотической рубкой, расчистке огромных площадей для сельскохозяйственных нужд варварским методом выжигания девственных лесов и т. п.¹

Правда, внешне Британия не производит впечатления обезлесенной страны. Наоборот, у путешественника, проезжающего по различным частям Англии, в особенности по низменному юго-востоку и югу, а также по долинам Шотландии и Уэльса, создается иллюзия, будто в Британии много леса. Это объясняется наличием довольно большого числа деревьев, образующих живые изгороди вокруг полей различных владельцев и вдоль шоссе и дорог или разбросанных в парках и усадьбах помещиков. Такие деревья, не составляя лесных массивов, вызывают представление о лесистости страны, рассеивающееся при более внимательном ознакомлении с положением дела.

По официальной статистике, леса и лесистые местности (forests and woodlands) составляют в среднем 6,5% площади всей страны. Однако, по данным проведенной в Великобритании в 1947—1949 гг. переписи лесов, продуктивный или потенциально продуктивный высокостойный лес, пригодный для получения промышленной древесины, занимает 52% всей лесной площади, тогда как 10% последней приходится на малопродуктивное мелколесье с единичными высокими деревьями, подрубаемое каждые 10—15 лет и дающее материал лишь для столбов, кольев для заборов и т. п. Остальная площадь, относимая к лесам, вовсе непродуктивна: это заросли кустарника, или скруба (15%), и вырубленные леса (23%).

Таким образом, настоящий продуктивный лес занимает около половины того, что значится в сводных статистических данных как «леса и лесистые местности», т. е., иными словами,

¹ Д. Стамп и С. Бивер. Британские острова, М., 1948, стр. 133.

3,3% всей территории Великобритании. Эта цифра (как, впрочем, и общая площадь «лесов и лесистых местностей») резко отстает от показателей лесистости в других странах Западной Европы. Так, не говоря уже о Финляндии и Швеции, где леса занимают в первой около 70%, а во второй — 50% территории, в Австрии лесная площадь составляет 37%, в Германии — 27%, в Норвегии и Швейцарии — 22—23%, во Франции и Италии — 19% территории.

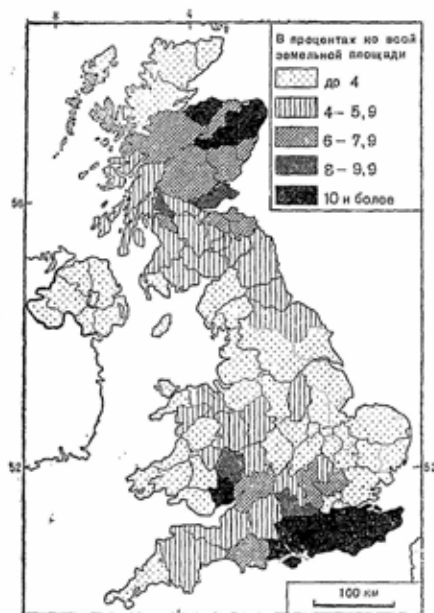
Материалы переписи исчисляют общий запас древесины в британских лесах, пригодной для производства пиломатериалов и пропсов, в 72 млн. куб. м, причем больше половины составляет древесина лиственных пород.

Так как Великобритания потребляет в среднем 14—16 млн. куб. м древесины в год, то общей суммы ее древесных ресурсов хватило бы на обеспечение потребности страны в течение лишь пяти лет.

Ежегодный прирост древесины в Великобритании удовлетворяет лишь около 5—7% годовой потребности в ней. Свыше $\frac{2}{10}$ потребления покрывается импортом. Таксе положение стало вызывать большое беспокойство со времени первой мировой войны, когда морская блокада, осуществлявшаяся германскими подводными лодками, очень затруднила подвоз в Великобританию сырья и продовольствия. Транспортные затруднения особенно сильно сказались на импорте лесоматериалов, являющихся громоздким и тяжелым грузом, и вырубка леса в Великобритании резко увеличилась: считают, что в течение 1914—1920 гг., т. е. за время войны и в первые послевоенные годы, в Великобритании были вырублены леса на площади в 178 тыс. га, что равняется 15% той площади, которая ныне числится лесной, и 30% той площади, которая ныне фактически покрыта продуктивным лесом.

Серьезность положения со снабжением древесиной в военные годы привела к созданию в 1919 г. правительственной Лесоводческой комиссии для разработки мероприятий, имеющих целью обеспечить Великобританию в случае новой войны собственной древесиной в течение хотя бы трех лет. Комиссия пришла к заключению, что для достижения этого необходимо предпринять лесонасаждения на площади в 720 тыс. га, и составила план проведения этих мер, рассчитанный на 80 лет (480 тыс. га намечалось облесить в первые 40 лет, а остальные 240 тыс. га во второе 40-летие).

Основное препятствие, которое встретилось Лесоводческой комиссии при попытке реализовать этот более чем скромный по масштабам план лесонасаждений, заключалось в том, что подавляющая масса земли, включая обезлесенные площади, находится в Великобритании в частной собственности и для облесения должна быть выкуплена государством, а Лесоводческая комиссия не получила в свое распоряжение достаточного



Размещение лесной площади Великобритании по графствам

денежного фонда. В итоге к началу второй мировой войны, т. е. за двадцать лет своей деятельности, Лесоводческой комиссии удалось скупить у частных владельцев около 400 тыс. га. Из них 150 тыс. га оказались непригодными к облесению, и лишь на 260 тыс. га были произведены посадки деревьев.

Вторая мировая война, тоже сопровождавшаяся морской блокадой Англии со стороны Германии, привела к новому сокращению лесного покрова.

За годы второй мировой войны вырубка леса в Великобритании была столь же усиленной, как в годы первой мировой войны. Это привело к необходимости ограничить после войны лесозаготовки.

Последние допускаются в частных лесах лишь по разрешениям Лесоводческой комиссии в пределах ежегодно устанавливаемой ею квоты. Так, на 1952/53 г. квота частных лесозаготовок была установлена в 735,8 тыс. куб. м древесины лиственных пород и в 167 тыс. куб. м древесины хвойных пород¹.

Кроме того, Лесоводческая комиссия составила еще в 1943 г. «расширенную» программу восстановления лесной площади, опубликованную под заглавием «Послевоенная лесная политика». Программа намечала в течение 50 лет облесить площадь в 1,2 млн. га и, сверх того, путем новых посадок деревьев улучшить состояние существующих лесов на площади в 800 тыс. га. Однако программа эта не была в достаточной степени обеспечена средствами.

За время с 1946 по 1951 г. Лесоводческая комиссия, на службе у которой находится 12 тыс. рабочих, осуществила лесопосадки на площади в 88 тыс. га. За то же время частными лицами были произведены лесонасаждения на площади в 25,5 тыс. га. Проведение лесных посадок в горах нередко встречает противодействие со стороны фермеров-овцеводов,

¹ «Timber Trades Journal» от 2 августа 1952 г.

недовольных сокращением площади пустошей, используемых ими в качестве пастбищ. В некоторых районах облесение затрудняется природными условиями. В горах Уэльса ряд мероприятий по лесопосадкам потерпел неудачу из-за заболоченности грунта. На западе Северо-Шотландского нагорья сильные ветры с океана очень мешают развитию лесного покрова, а в 1953 г. бурями уничтожено много уже привившихся деревьев.

Однако, несмотря на ограниченность успехов лесонасаждений, они в известной степени уже отразились на ландшафте некоторых местностей, в частности на восточных склонах гор Шотландии и Уэльса. Многие из этих склонов ныне уже покрыты молодыми массивами древесной растительности. Эти облесенные склоны своей зеленью представляют контраст с преобладающими в горных районах безлесными пространствами, где обнаженные каменистые породы чередуются с бедной растительностью вересчатников.

Великобритания продолжает обеспечивать свою потребность в древесине в основном путем импорта. Значительные английские капиталы вложены в лесоразработки Норвегии, Финляндии, Австрии и колониальных стран.

Представление о географическом размещении лесов и об их составе дает упоминавшаяся выше перепись лесов, проведенная Лесоводческой комиссией в 1947—1949 гг. (см. карту на стр. 54).

Площадь под одним лишь продуктивным высокостойным лесом Великобритании (без Северной Ирландии) составляет, согласно переписи 1947—1949 гг., 715 тыс. га, из которых 57% находится в Собственно Англии, 10% в Уэльсе и 33% в Шотландии.

Мелколесье (с отдельными высокостойными деревьями) занимает 140 тыс. га, из которых 94% приходится на Англию. Половина всего мелколесья сосредоточена на юго-востоке (Кент, Суррей, Суссекс, Гэмпшир), являясь остатком вырубленных здесь дубовых лесов. Кустарниковые заросли на 63% сосредоточены в Шотландии, особенно в графствах Аргайл и Инвернесс, где они состоят преимущественно из карликовых берез.

Вырубленные леса, а также насаждения, лишенные экономического значения, имелись во всех частях страны.

Наиболее лесистые части страны — это юг Англии (графства Суссекс, Суррей, Кент, Гэмпшир), где лесная площадь (включая, впрочем, мелколесье, вырубленные леса, парки и заросли кустарников) составляет от 11 до 14% всей территории, и восток Шотландии — южнее залива Мори-Фёрт (графства Нэрн, Элгин и Абердин), где процент лесной площади колеблется от 10 до 17%.

Государству принадлежит 18% всей лесной площади и

30% всей площади под высокостойным лесом. Большая же часть лесов находится в частной собственности.

Состав британских лесов, согласно переписи, представлялся в следующем виде. Из всей площади высокостойного леса 47% приходится на хвойные породы, 32% на лиственные, 21% составляют смешанные леса. Лиственные и смешанные леса сосредоточены в основном в Англии, хвойные резко преобладают в Шотландии, но распространены и в Англии. В Уэльсе хвойные и лиственные породы занимают почти одинаковую площадь.

Хвойные леса состоят преимущественно из шотландской, или обыкновенной, сосны (*Pinus silvestris*), которая, помимо долин и склонов Шотландского нагорья, получила распространение на песчаных землях в Южной Англии. С сосной в хвойных лесах перемешана береза. Местами на Шотландском нагорье она образует небольшие березовые рощи по склонам долин на высоте до 600 м над уровнем моря.

В лиственных лесах наиболее характерной породой является дуб, в свое время покрывавший все низменные части Британии с глинистой или глинисто-песчаной почвой. Различают две разновидности дуба, распространенные в Англии, — летний дуб (*Quercus robur* или *pedunculata*) и зимний (*Quercus sessiliflora*). Летний дуб преобладает на более тяжелых почвах и на почвах, изобилующих минеральными солями, т. е. в Южной и Средней Англии. Большую часть мелколесья составляют вырубленные леса летнего дуба. Для подлеска летнего дуба характерен орешник, встречается ясень, береза. Зимний дуб преобладает на тощих кремнеземных почвах с недостаточным содержанием солей, в особенности кальция. В связи с этим зимний дуб большей частью уступает летнему в высоте и размерах. В лесах зимнего дуба встречаются береза, бук, иногда ясень, а также лиственница и сосна.

Буковые леса растут в Южной, Юго-восточной и Центральной Англии на сухих почвах. Они распространены по крутым склонам долин в меловых районах, в связи с чем их называют в народе «подвесными». Буковые леса в Англии обычно не имеют подлеска. Иногда в них попадает тисс. Ясеньевые леса встречаются также в Северной и Западной Англии. Часто ясень растет попеременно с орехом и дубом. Ольховые и ивовые заросли встречаются в сырых местностях — у берегов рек, близ болот.

Пространства с бедной растительностью, верещатники, торфяники, болота и т. п., имеющие в хозяйственном отношении малое значение или даже вовсе не используемые, объединены в английской статистике и литературе в одну группу, которая прежде обозначалась термином «пустоши» (*wastes*), а теперь — термином «грубые пастбища» (*rough grazing*). Как отмечалось выше, к этой категории относится более двух третей

(68,2%) всей территории Шотландии и 37,4% территории Уэльса. В собственно Англии грубые пастбища занимают 11,9% всей площади, в Северной Ирландии 15,7%.

Карта на стр. 351 иллюстрирует географическое размещение этой группы земель.

Земли этой группы делятся обычно на следующие категории: 1) естественные луга с бедной растительностью, 2) горные пустоши с арктическо-альпийской растительностью, 3) вересковые пустоши, 4) торфяные пустоши и болота, 5) марши и фены, 6) прибрежные дюны.

Естественные луга с бедной растительностью развились на месте вырубленных лесов. В пределах известняково-мелового пояса в изобилии встречаются так называемые щелочные луга с небольшим числом разновидностей трав, из которых преобладают овцовая и красная овсяницы (*Festuca ovina* и *gubra*). На почвах с кислой реакцией, покрывающих многие британские гористые и холмистые местности (в частности Пеннины, массивы Девона, Корнуэлла, Уэльса), распространены кислые луга. В их растительном составе в более сухих районах преобладает рогожная трава, или белоус (*Nardus*), в более влажных — фиолетовая трава (*Molinia*) и полевица (*Agrostis festuca*). Травы на тех и других лугах жестки и представляют скудный корм для скота.

Горные пустоши с арктическо-альпийской растительностью сосредоточены в основном в Северной Шотландии и на Гебридских островах. В центральной части Северо-Шотландского нагорья арктическо-альпийская растительность занимает значительную сплошную полосу. Нижняя часть этой зоны — на высоте от 600 до 900 м — напоминает собой горные луга в Альпах. Здесь, как и на альпийских лугах, преобладающей травой является овечья овсяница, выделяющаяся своей яркозеленой окраской. Распространены также карликовые ивы и некоторые другие низкорослые многолетние растения. Выше 900 м травы исчезают, и растительность напоминает тундровую с преобладанием мхов и лишайников. Эти горные пустоши хотя и включаются в группу грубых пастбищ, но фактически не используются как таковые.

Вересковые пустоши, или верещатники, представляют собой пространства, поросшие после вырубки на них леса вереском (*Galluna vulgaris*) и родственными ему растениями из группы вересковых (в особенности *Erica tetralix* и *Erica cinerea*), а также черникой и некоторыми жесткими травами. Так как вереск не переносит большой сырости, верещатники распространены в относительно сухих местностях — на восточном краю британских горных массивов, на хорошо осушающихся склонах гор, и на равнинах с водопроницаемыми почвами. Наиболее крупные районы верещатников в Англии находятся на Кливлендских холмах в северо-восточной части Йоркшира, на вос-

точных склонах Пеннин (на высоте более 600 м), на песчаных в Норфолке, Суффолке, Гэмпшире, Лондонском бассейне, Уилде. В Шотландии верещатники распространены в более сухой восточной части Северо-Шотландского нагорья, обычно на высоте до 600 м. В Уэльсе, выступающем к западу и получающем много осадков, верещатники встречаются довольно редко. Верещатники частично используются для выпаса овец, а некоторые, особенно шотландские, изобилующие дичью — куропатками, тетеревами, рябчиками и глухарями, — также для охоты.

Торфяниковые пустоши, в противоположность вересковым, развиваются в местностях, где выпадает много осадков и имеется плохой сток воды. Торфяники, отличающиеся постоянной сыростью и топкостью, покрывают тысячи гектаров земли на платообразных и слабо наклоненных горных массивах — на крайнем севере и в западной части Северной Шотландии, на Гебридских, Шетландских и Оркнейских островах, в Пеннинах, в Уэльсе и в Северной Ирландии. Толщина торфяного слоя составляет в среднем от 1,5 до 9 м. На возвышенностях торфяники часто порастают различными видами пушицы (*Eriophorum*), иногда осокой и камышом, гораздо реже мхом (*Sphagnum*). Наоборот, на низменностях и в долинах (в Ланкашире, в Южной Англии и других районах) распространены торфяники, поросшие мхом.

Марши и фены представляют заболоченные участки низменностей. Они особенно распространены в Восточной Англии — в Норфолке и Суффолке — и частично на юго-востоке, например в Кенте. На них растут тростник, ситник, осока, ряд влаголюбивых цветущих растений, как ирис, мята, лютики, а также травы. Многие из них осушены и превращены в луга.

Растительность песчаных дюн, встречающихся во многих частях побережья Великобритании, имеет значение в первую очередь для закрепления песка и предотвращения передвижения дюн. В ней преобладают чрезвычайно жесткие травы, особенно маррамская (*Ammophila arenaria*) и морской пырей (*Agropyrum junceum*), а также красная овсяница, наличие которой придает растительности дюн пастбищное значение. Однако выпас овец на дюнах может нарушить их закрепление. Эту опасность предотвращают лесонасаждения на дюнах, которые, однако, проведены лишь в некоторых местах Великобритании, например в районе Саутпорта (Ланкашир) и в Южном Уэльсе.

К пустошам следует отнести также хозяйственно заброшенные земли, поросшие дикой растительностью. Как уже отмечалось, большая часть пустошей — верещатники, торфяники, скудные луга — развилась на месте вырубленных когда-то лесов. При этом в очень многих случаях бывшие лесные участки после вырубки находились более или менее продолжительное время

под земледельческой обработкой, но затем были заброшены. В Великобритании с ее обилием осадков лесная растительность, с одной стороны, способствует проникновению дождевой воды вглубь почвенного покрова, а с другой — обеспечивает усиленное испарение почвенной влаги путем транспирации листьев. После вырубki леса дождевая вода скопlяется в верхних слоях почвы, а низкая растительность — трава и кустарники — поглощает и испаряет намного меньше почвенной влаги, чем раньше испарял лес. Поэтому, если не принимаются меры к дренажу, на таких участках скопление воды ведет к заболачиванию, к появлению болотных растений, к образованию торфа. В сухих районах площади вырубленных лесов, если они не подвергаются сельскохозяйственной обработке, превращаются в верещатники или луга со скудным травяным покровом.

Если сопоставить площадь под пустошами к началу XX в. с данными первых «Общих обзоров сельского хозяйства», составленных еще в 1793 г., то окажется, что более чем за столетие площадь под пустошами не только не уменьшилась, но даже увеличилась за счет вырубленных лесов и необрабатываемых сельскохозяйственных угодий. В отдельных случаях проводились более или менее значительные мероприятия по освоению пустошей, но они, как правило, не доводились до конца. Зато большое распространение на протяжении XIX века получило, в особенности в Шотландии, использование пустошей в качестве охотничьих заповедников.

Высокая конъюнктура рынка сельскохозяйственных продуктов во время первой и в особенности второй мировых войн обусловила восстановление продуктивного использования ряда пустошей, обращенных в культурные луга и даже в пашни. После второй мировой войны проводимая в Англии резко протекционистская политика в отношении сельского хозяйства, связанная с государственным субсидированием фермеров (в частности за распашку пустующих земель) и с государственной гарантией уровня цен на продовольственные продукты, также способствовала сокращению пустошей.

ГЛАВА ВТОРАЯ

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ВЕЛИКОБРИТАНИИ ДО ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ И ИЗМЕНЕНИЯ В ГЕОГРАФИИ ХОЗЯЙСТВА

Экономико-географическое исследование требует привлечения историко-экономического материала в рамках, необходимых для выявления генезиса и развития современных экономико-географических явлений. Эти рамки в работе о Великобритании — старейшей стране капиталистического производства — заходят в прошлое дальше, чем при изучении стран более позднего капиталистического развития.

Сложившиеся в процессе промышленного переворота особенности структуры и размещения британского хозяйства удерживались до конца XIX в. С переходом к монополистической стадии развития капитализма в экономико-географической характеристике Великобритании обозначились существенные изменения, которые проявились наиболее сильно в период общего кризиса капитализма.

В этой главе анализируется, как сложилось размещение хозяйства Великобритании эпохи промышленного капитализма, и характеризуются изменения в британской экономике и ее размещении в начале эпохи империализма (до первой мировой войны). Позднейшие изменения, тесно связанные с современностью, рассматриваются в следующих главах — вместе с экономико-географическим анализом современной Великобритании.

ХОЗЯЙСТВО ВЕЛИКОБРИТАНИИ И ЕГО РАЗМЕЩЕНИЕ С ПЕРЕХОДОМ К ПРОМЫШЛЕННОМУ КАПИТАЛИЗМУ

Основные экономико-географические черты Великобритании после промышленного переворота. Растянувшийся на ряд десятилетий процесс промышленного переворота, т. е. капиталистической индустриализации, в Великобритании привел к коренному изменению ее экономико-географического лица. К се-

редине XIX в. в ее экономике господствующая роль принадлежала уже не сельскому хозяйству, как прежде, а промышленности, причем, что особенно важно, прежнее ремесленное и мануфактурное производство уступило место крупной фабрично-заводской промышленности. Сформировались новые общественные классы — многочисленный пролетариат и промышленная буржуазия. Произошел массовый переход разорившихся ремесленников и крестьян в ряды наемных рабочих. В Великобритании возникли экономические районы индустриального типа, и ведущая роль в хозяйстве страны перешла от Южной и Восточной Англии преимущественно к областям добычи каменного угля, необходимого для машинной индустрии.

С промышленным переворотом в Англии связано занятие ею господствующего положения на формировавшемся тогда мировом рынке. Ф. Энгельс, говоря о состоянии мирового рынка в сороковых годах XIX в., отмечает: «Этот мировой рынок тогда еще состоял из некоторого числа стран, преимущественно или исключительно сельскохозяйственных, сгруппированных вокруг одного крупного промышленного центра — Англии»¹.

В тот период Англию называли мировой фабрикой, мировым купцом и мировым перевозчиком.

Ведущая роль Англии в мировом экономическом развитии в период промышленного капитализма сочеталась с быстрым прогрессом английской науки и техники. Как замечает крупнейший английский ученый и общественный деятель Дж. Бернал, «по всеобщему признанию, именно в области науки Англия сделала величайший вклад, оказавший решающее влияние на развитие мировой цивилизации». Этот расцвет британской науки в период промышленного капитализма был связан, как указывает дальше тот же автор, «с новыми промышленными районами Севера и Запада, где добывался уголь. Там, в Бирмингеме и в Стоуке, в Лидсе и Манчестере, в Ньюкасле и Глазго, в Бристоле и Южном Уэльсе бок о бок развивались новая механизированная промышленность и новая промышленная химическая наука. Этот новый подъем был прямым следствием более близкого знакомства с наукой и участия в научной деятельности людей, которые сами были рабочими или обладали непосредственными практическими знаниями технологии производства. Джеймс Уатт, использовавший силу пара в промышленности, сам был рабочий, так же как и его предшественник Ньюкомен, изобретатель парового насоса; Джозеф Пристли и Джон Дальтон, совершившие переворот в химии, по происхождению были ткачи; великие инженеры, сконструировавшие инструменты и машины для современной промышленности, Брама и Модсли, Стефенсон, Уитворт и Нэзмит, прежде чем заложить основы крупной промышленности, начинали свою деятельность

¹ К. Маркс и Ф. Энгельс. Об Англии, 1953, стр. 17.

простыми рабочими... На протяжении XIX в. ограниченность использования капиталистами, в погоне за прибылью, новых сил, открытых наукой, стала еще более очевидной на фоне усугубляющейся нищеты английских рабочих. Поэтому естественно, что в Англии возникает самый решительный протест и эффективнейшее сопротивление раннему капитализму. От Оуэна и чартистов до Рескина и Вильяма Морриса все честные люди боролись против того, что они считали злоупотреблением...»¹.

Промышленный переворот и вся британская экономика периода промышленного капитала явились результатом длительного развития на протяжении нескольких столетий.

Подготовка промышленного переворота. Еще в недрах феодального общества — к XIV—XV вв. — в Англии обозначился все прогрессирующий рост торговой буржуазии, городов, ремесленного производства (особенно суконного), внутренней и внешней торговли. Усиливавшийся товаро-денежный оборот способствовал замене натуральных крепостных повинностей крестьян денежной рентой и переходу помещичьего хозяйства к наемному труду, более производительному, чем крепостной. Это обстоятельство вместе с взаимоистреблением значительной части английской феодальной знати в кровавых междоусобицах XIV—XV вв. способствовало выдвижению нового земельного дворянства — джентри, которое стало играть значительную роль с XVI в. Основная масса джентри происходила из прежних мелких и средних дворян, которые быстрее, чем крупные феодалы, приспособлялись к развитию товаро-денежных отношений и перестраивали свое хозяйство на капиталистических началах. В состав джентри входили также лица, принадлежавшие к буржуазии, которые покупали землю и получали дворянское звание.

Дальнейшая перестройка аграрных отношений происходила в Англии иначе, чем во Франции, где революция 1789—1793 гг. упразднила дворянское землевладение и установила буржуазную земельную собственность с предоставлением крестьянам права приобретения земельных участков. В Англии произошло превращение крестьян в пролетариев. Широко известный процесс обезземеливания английских крестьян помещиками путём «огораживаний», начавшийся в более ранний период, резко усилился в конце XVII и в первой половине XVIII в. К. Маркс объясняет различие в развитии аграрных отношений в Англии и во Франции следующим образом: во французской революции 1789—1793 гг. буржуазия в союзе с народом боролась против монархии, дворянства и господствующей церкви,

¹ Britain's Cultural Heritage, London, 1952, стр. 20—27. В русском переводе: Д. ж. Б е р н а л. Научное наследство Англии. В сборнике «Общественные деятели Англии в борьбе за передовую идеологию», М., 1954, стр. 229, 234—235.

тогда как в Англии буржуазия вела борьбу против монархии, феодального дворянства и господствующей церкви в союзе не с народом, а с новым дворянством¹. Поэтому во Франции дворянское землевладение было ликвидировано, а в Англии землевладение нового дворянства укрепилось и расширилось. Важнейшим социальным изменением в Англии, последовавшим за буржуазной революцией XVII в., явилось постепенное исчезновение крестьянства.

Наряду с изменением социального строя, в частности обезземеливанием и ликвидацией крестьянства, в подготовке промышленного переворота в Англии важную роль сыграла экспансия английского торгового капитала, сопровождавшаяся захватом колониальных владений.

Уже с конца XV в. вырабатывавшиеся английскими ремесленниками, а затем мануфактурами сукна имели широкий сбыт в европейских странах. В XVI в. английская «Компания купцов, идущих на риск» (иначе — «Компания купцов-авантюристов») занимает монопольное положение в экспортной торговле Англии сукном. Во второй половине XVI в. возникает ряд новых английских компаний, ставящих целью не только вывоз британских товаров, но и закупку в заморских странах местных товаров для перепродажи их в Англии и других европейских государствах по высоким ценам. Так были организованы Московская компания, развившая торговлю с Русским государством, а также с Кавказом и Средней Азией, Восточная компания, Левантийская компания, компания Гудзонова залива, Ост-Индская компания.

Ожесточенное торговое и политическое англо-испанское соперничество завершилось победой Англии, постепенно добившейся гегемонии в международной торговле и захватившей сначала позиции Испании и Португалии, а затем резко потеснившей также Нидерланды и Францию. К XVIII в. английская торговая буржуазия овладевает многочисленными колониями.

В начале XVII в. англичане завершили давно начатое ими завоевание Ирландии. Однако окончательное покорение ее произошло во время английской буржуазной революции, когда было жестоко подавлено большое восстание ирландцев и принята массовая экспроприация ирландских земель в пользу английских военных и купцов². Также в XVII в., главным образом в первой его половине, англичане образовали переселенческие колонии в южной и северной частях атлантического

¹ К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. VII, стр. 54.

² Превращение высших офицеров армии Кромвеля и его самого в богатейших лендлордов Ирландии отразилось на дальнейшем ходе буржуазной революции. По выражению Маркса, «английская республика при Кромвеле в сущности разбилась об Ирландию» (К. Маркс и Ф. Энгельс. Об Англии, 1953, стр. 446).

побережья Северной Америки. Тогда же они завладели Бермудскими островами и частью Вест-Индских островов. В большинстве из этих колоний с помощью рабского труда создавались плантации табака и различных субтропических культур. Производимые на этих плантациях товары — табак, сахар, хлопок и др. — вывозились в Европу и приносили обогащение английским плантаторам и купцам. В XVII в., а особенно в XVIII в., расцвела английская работорговля — вывоз негров из Западной Африки в Америку для продажи на невольничьих рынках. К тому же периоду относится вытеснение англичанами голландцев и французов из Индии и подчинение ее британской Ост-Индской компании.

Присоединения Англией территорий в заморских странах в XVII—XVIII вв. заложили фундамент британской колониальной империи.

Индустриализация Англии и установление ее мировой промышленной монополии. Кратко обрисованные выше процессы обезземеливания английского крестьянства и экспансии английского торгового капитала создали основные предпосылки промышленного переворота:

а) в результате обезземеления крестьянства в Англии появилась свободная рабочая сила, выступающая как товар и необходимая для развития капиталистической промышленности;

б) экспроприация крестьянства, экспансия торгового капитала, эксплуатация колоний явились важнейшими источниками первоначального накопления в огромных масштабах капитала, необходимого для создания крупных промышленных предприятий;

в) ликвидация массы мелких крестьянских хозяйств с элементами натуральной экономики и образование классов капиталистического фермерства, промышленной буржуазии и пролетариата вызвали значительный рост внутреннего рынка сбыта промышленных изделий;

г) завоевание Англией мирового морского господства и обширных колоний обеспечили ее промышленности внешние рынки сбыта.

На основе этих предпосылок в XVII—XVIII вв. в Англии возникли многочисленные промышленные мануфактуры. Имея возможность сбывать свою продукцию на внутреннем и внешних рынках, британские предприниматели в погоне за прибылью стремились увеличить производительность своих предприятий. В этих условиях в Великобритании был реализован ряд изобретений, создавших переворот в мировой технике промышленности и транспорта. Вместе с тем промышленный переворот, как оказалось, означал не только революцию в технике, но и переход от мануфактурной к фабричной стадии ка-

питализма, т. е. важный этап в социальном развитии Великобритании.

В конце XVIII в. в Великобритании получили практическое применение изобретения механической прядильной машины, ткацкого станка и парового двигателя. Текстильное производство превратилось из ремесла в машинную индустрию. Поскольку в странах континентальной Европы машинное производство получило распространение лишь с сороковых годов XIX в., а до этого там господствовал ручной труд, ранний переход Англии от мануфактурной к фабричной промышленности создал для английской буржуазии возможности получения большей прибыли и облегчил завоевание мирового рынка. Как заметил Маркс, «пока машинное производство расширяется в известной отрасли промышленности за счет традиционного ремесла или мануфактуры, успех его настолько же верен, как, напр., успех армии, вооруженной игольчатыми ружьями, против армии, вооруженной луками»¹. Ибо, как известно, капиталисты тех стран, где средняя национальная производительность труда выше средней мировой и национальная рыночная стоимость товаров ниже средней мировой, реализуют на мировом рынке не только среднюю для своей страны прибыль, но и известную сверхприбыль.

В таком чрезвычайно выгодном положении оказалась английская промышленная буржуазия, когда Англия перешла раньше других стран к машинному производству и в силу этого характеризовалась гораздо более высокой средней производительностью промышленного труда, чем все прочие страны. Дешевизна машинного продукта помогала Англии завоевывать рынки сбыта в других странах и, разрушая существовавшее там ручное промышленное производство, превращать их в сырьевые придатки английской экономики. Стремясь подольше сохранить за собой монопольное обладание преимуществами машинного производства, английские текстильные фабриканты добились еще в последней четверти XVIII в. издания ряда законов, запрещавших вывозить из Англии в другие страны машины, инструменты и чертежи машин. Этот запрет был отменен лишь в 1843 г.

Однако было бы ошибкой сводить причины мировой промышленной гегемонии Англии только к влиянию различий в рыночных стоимостях товара в разных странах, сбрасывая со счетов огромную роль внеэкономических факторов. Последние значительно усиливают положение господствующих стран и нередко существенно снижают значение свободной конкуренции между странами как основы международного разделения труда в капиталистическом мире. Борьба экономических сил как свободное соперничество в эпоху капитализма существует лишь в

¹ К. Маркс. Капитал, т. I, 1953, стр. 456.

воображении буржуазных экономистов. В действительности в нее всегда врывается внеэкономическое воздействие (насилие) со стороны наиболее сильных участников этой борьбы. Сказанное относится не только к современной нам эпохе господства капиталистических монополий, но и к тому периоду развития британского капитализма, когда последний проповедовал фритредерскую доктрину.

Роль насилия в экономической борьбе можно проследить на истории отношений Англии с ее колониями. Как мы отмечали, старейшей из колоний Англии была соседняя Ирландия, и, по замечанию английского историка Мортон¹, именно здесь англичане постигли все применявшиеся ими и позже приемы управления покоренными народами¹.

Английские власти, помимо прямого присвоения богатств Ирландии и эксплуатации дешевого труда ее населения, не раз принимали меры административного порядка для воздействия на специализацию хозяйства покоренной страны в том направлении, которое представлялось выгодным английским правящим классам. Так, в XVII в. наместник английского короля Карла I Страффорд запретил создавать в Ирландии новые предприятия шерстяной промышленности, которые могли бы конкурировать с развившимся в Англии шерстяным производством. Шерстяным предприятиям, возникшим в Ирландии до этого, было запрещено экспортировать свою продукцию, чтобы не мешать сбыту английских тканей.

Уничтожая ирландскую промышленность, правящая верхушка Англии вынуждала Ирландию специализироваться на сельскохозяйственном производстве. Массовые конфискации английскими властями земель в Ирландии и раздача их английским купцам и офицерам привели к обезземелению ирландских крестьян и превращению их в батраков или мелких арендаторов у новых владельцев земли. Сочетание сельскохозяйственной специализации Ирландии с эксплуатацией труда обезземеленных ирландских крестьян превратило Ирландию в поставщика дешевого продовольствия для Англии. Однако, когда эти поставки привели к падению цен в Англии на продовольственные товары и вызвали недовольство английских помещиков, был издан (в 1666 г.) закон о запрещении вывоза из Ирландии скота, мяса и молочных продуктов. Этим актом был нанесен жестокий удар ирландскому мясо-молочному скотоводству и было дано новое направление хозяйственной специализации Ирландии — в сторону развития овцеводства. Ирландия была превращена в поставщика овечьей шерсти — сырья для уничтоженной в Ирландии, но расцветшей в Англии суконной промышленности. Такое превращение было форсировано еще одним актом принуждения: вывоз шерсти из Ир-

¹ А. Л. Мортон. История Англии, М., 1950, стр. 174.

ландии был воспрещен во все страны, кроме Англии, ставшей монопольным покупателем ирландской шерсти, которая по воле английской буржуазии сделалась основным продуктом ирландского хозяйства.

В XVIII в. и в первые десятилетия XIX в. Англия старалась административными мероприятиями удержать свои переселенческие колонии (в Северной Америке и др.) на положении рынков сбыта промышленных изделий и поставщиков сырья и продовольствия. Она всячески (вплоть до запрета в законодательном порядке) препятствовала организации в этих колониях промышленных предприятий, могущих конкурировать с английской промышленностью, особенно текстильных, металлургических и металлообрабатывающих. В английских североамериканских колониях было запрещено производить даже шляпы. Английские колонии на Вест-Индских островах, возделывавшие сахарный тростник, должны были вырабатывать из него лишь полуфабрикат сахара (коричневый сахар), который доставлялся в Англию и подвергался окончательной обработке на английских рафинадных предприятиях. Ввоз в колонии промышленных изделий из других стран, кроме Англии, был запрещен или облагался высокими пошлинами. Таким образом, население вынуждалось к покупке английских промышленных изделий, приобретавших монопольное положение на рынках переселенческих колоний. Для внешнеторговых перевозок переселенческие колонии должны были пользоваться только английскими судами.

Принудительное воздействие правящих классов Англии на хозяйство других стран в целях превращения их в британские рынки сбыта и продовольственно-сырьевые базы особенно ярко проявилось в Индии. Управлявшая Индией и эксплуатировавшая ее Ост-Индская компания имела своей основной целью в XVII—XVIII вв. не столько сбыт британских изделий, сколько извлечение прибыли путем монопольного вывоза из Индии и последующей перепродажи в Европе ценных индийских товаров, в особенности пряностей, драгоценных камней, хлопчатобумажных и шелковых тканей. Однако уже в то время интересы Ост-Индской компании столкнулись с интересами английских мануфактуристов, так как ввозимые компанией в Англию индийские ткани обладали превосходным качеством и создавали серьезную конкуренцию британским текстильным изделиям.

В последней четверти XVIII в., когда Англия осуществила промышленный переворот и лихорадочно искала новых рынков сбыта для все возрастающей промышленной продукции, английские фабриканты потребовали превратить Индию, бывшую крупным производителем и экспортером высококачественных хлопчатобумажных тканей, в рынок сбыта английских хлопча-

тобумажных изделий. Для этого надо было изменить всю систему эксплуатации Индии.

Усилившаяся английская промышленная буржуазия повела в последней четверти XVIII в. наступление против Ост-Индской компании, приведшее к отмене в 1813 г. ее монополии в торговле с Индией. Парламентская комиссия, обследовавшая вопрос о торговле с Индией, признала, что в то время (в 1813 г.) хлопчатобумажные и шелковые изделия Индии могли выгодно сбываться в Англии дешевле, чем английские ткани. Таким образом, в начале XIX в. индийская текстильная промышленность являлась серьезным конкурентом английской текстильной промышленности, несмотря на то что последняя уже перешла к машинному способу производства.

После отмены в 1813 г. монополии Ост-Индской компании Англия была ограждена высокими таможенными пошлинами, как барьером против индийских тканей, тогда как английским товарам был открыт фактически свободный доступ на индийский рынок (с ничтожным таможенным обложением в 2—3,5%). К тому же Индия была лишена возможности вести торговлю непосредственно с другими государствами, кроме Англии, в силу навигационных законов, требовавших, чтобы внешнеторговые перевозки британских колоний осуществлялись только с использованием британского флота.

В итоге с 1814 по 1836 г. ввоз из Англии в Индию хлопчатобумажных тканей возрос в 51 раз, а хлопчатобумажной пряжи даже более чем в 5 тыс. раз. К 1850 г. индийский рынок поглощал $\frac{1}{4}$ всего британского экспорта хлопчатобумажных товаров, что составляло продукцию труда $\frac{1}{8}$ всего населения Англии.

Несмотря на вызванный политикой английской буржуазии упадок индийской промышленности, она еще не была полностью разрушена до середины XIX в. Так, в защиту ее выступал в 1840 г. перед парламентской комиссией английский историк Мартин Монтгомери: «Я не допускаю, что Индия должна стать сельскохозяйственной фермой Англии; Индия — промышленная страна, ее промышленные изделия существовали веками и всегда выдерживали конкуренцию любой страны, которая действовала честно...».

Однако британская промышленная буржуазия решила сделать Индию не только рынком сбыта для изделий английской промышленности, но и поставщиком сырья для последней. В 1833 г. британской администрацией в Индии было разрешено англичанам приобретать землю в этой стране и создавать там плантации хлопка, сахарного тростника, индиго, джута, чая и пр. Английская буржуазия надолго затормозила развитие экономики Индии, превратив ее из страны со значительной ремесленной промышленностью в рынок сбыта изделий британской

индустрии и в поставщика различного промышленного сырья и продовольствия для Великобритании.

Из приведенных примеров видно, что завоевание Англией гегемонии в системе международного разделения труда, сопровождавшееся превращением ряда других стран в аграрно-сырьевые придатки британской экономики, явилось результатом совокупного влияния в первую очередь экономических преимуществ британской промышленной продукции, проистекавших из более раннего перехода Англии к машинному производству, из эксплуатации английского пролетариата, из мировой монополии британского торгового флота, из использования английской буржуазией природных ресурсов Британии и удобств ее географического положения, и во многих случаях — из внешнеэкономического воздействия Англии на хозяйственную специализацию других стран в соответствии с интересами английской промышленной буржуазии.

Н а с е л е н и е. Переход Англии от феодального строя к капиталистическому связан с завершением процесса формирования английской нации.

Развитие капиталистических отношений в Англии привело к уничтожению прежней обособленности между отдельными ее частями. Это обусловило слияние в ходе истории в единую английскую нацию различных этнических элементов, говоривших на разных языках, занимавших прежде политически разобщенные территории, различавшихся по укладу хозяйства и культуре.

До V в. Британия была заселена народами кельтской группы, по имени одного из которых — бриттов — она получила свое название. В середине и во второй половине V в. она подверглась вторжению германских племен — ютов, саксов и англов. К концу VI в. эти племена образовали на территории Британии семь королевств: Нортумбрию и Ист-Англию на востоке, Мерсию на Средне-Английской равнине, Эссекс, Кент и Суссекс на юго-востоке и Уэссекс на юге. Бритты были частично истреблены или отеснены на запад, а часть их подчинилась пришельцам. В VII в. непокоренными оказались лишь гористые районы — Уэльс, Корнуэлл, Камберленд и Шотландия. В глазах кельтов германские завоеватели представлялись одним народом, и для их общего обозначения вошло в обиход наименование англы.

Территория англо-саксонской Британии долго оставалась раздробленной на ряд государств. Из них в начале IX в. стал возвышаться и расширяться Уэссекс, в дальнейшем превратившийся в ядро национального государства. Успешная борьба Уэссекса против датчан, захвативших во второй половине IX в. Ист-Англию и Нортумбрию, сплотила вокруг него англо-саксонские земли. Процесс собирания последних завершился в X в., когда, использовав ослабление датчан, уэссекские короли до-

вели границы своих владений до горных рубежей Шотландии и Уэльса и создали Английское королевство. Шотландия и Уэльс, оставшиеся кельтскими землями, признали себя вассалами Англии. Однако внешне единая Англия того времени попрежнему отличалась внутренней феодальной раздробленностью.

Во второй половине XI в. Англия подверглась нападению норманнов из Северной Франции. В битве при Гастингсе в 1066 г. норманны одержали победу над англичанами и предводитель их — герцог Вильгельм был провозглашен королем Англии. В XIII—XIV вв., после слияния норманнов с англо-саксами, сложилась самая крупная по численности народность Британии — англичане, — которая в ходе дальнейшего развития страны и установления капиталистического строя консолидировалась в буржуазную нацию.

Норманско-английское государство характеризовалось крайней феодальной раздробленностью. Распри и войны феодалов между собой и против королевской власти прекратились лишь с образованием в 1485 г. абсолютной монархии Тюдоров, которая отражала изменение в соотношении классовых сил и положила начало существованию единого английского государства. Так появился один из существенных признаков нации — территориальное единство.

Другой признак нации — общность экономической жизни — возник в процессе образования внутреннего рынка. Важнейшими этапами в этом процессе были: разделение труда между сельскими и городским населением, усиливавшееся по мере роста городов и развития товаро-денежного оборота; замена натуральных повинностей крестьян денежной рентой и ликвидация крепостного права; появление в XVI в. нового дворянства — джентри, применяющего наемный труд и сбывающего продукцию своих имений на рынок; переход от мануфактурной стадии капитализма к фабричной. Установление общности экономической жизни Англии было завершено в конце XVIII в. — первой половине XIX в. в связи со значительным прогрессом путей сообщения, облегчившим сношения между районами страны.

Параллельно с установлением территориально-политического единства и с развитием общности экономической жизни Англии шло формирование общего языка — третьего существенного признака нации. Уже в англо-саксонский период в результате частичной ассимиляции кельтов англо-саксами в большей части страны был общий язык, в основе своей древнегерманский с примесью кельтских слов и оборотов. Норманские завоеватели принесли с собой чуждый англо-саксам язык Северной Франции и элементы французской культуры. Вплоть до XIV в. феодальная знать Англии говорила по-французски и по своей культуре была чужда английским народным массам. Англий-

ская литература, создававшаяся в ту эпоху для феодальной верхушки, рыцарские песни и исторические хроники того времени написаны по-французски. Официальным языком королевского двора был французский, языком духовенства и университетов — латинский. Законы писались на этих двух языках. Народные же массы говорили на англо-саксонском языке и сохраняли элементы англо-саксонской культуры.

С XIV в., с усилением нового дворянства и буржуазии, начинается вытеснение французского языка родным для этих классов англо-саксонским. Из их среды в XIV—XV вв. выходит ряд писателей и поэтов, переносящих в англо-саксонский язык много слов, оборотов и выражений из французского и латинского языков. Так сложился новый английский литературный и разговорный язык, получивший к началу XV в. всеобщее распространение в стране.

Сочетание образовавшейся к началу XV в. общности языка с установившимся в конце того же века территориально-политическим единством Англии и со складывавшейся в это и в последующие столетия общностью хозяйственной жизни способствовало формированию общеанглийской национальной культуры.

Одним из создателей английской национальной культуры, много содействовавшим развитию народного языка, литературы, науки и техники, явился Джефри Чосер (1340—1400 гг.), значение которого англичане сравнивают со значением Ломоносова для России и Лейбница для Германии. В XV в. наряду с деятельностью последователей Чосера — Лидгейта и Окклива — в Англии происходил расцвет народного балладного творчества (например, возник цикл баллад о Робине Гуде). К XVI—XVII вв. относятся два важных литературных произведения, воплотивших высшие достижения социальной и философской мысли английского гуманизма. Это «Утопия» Томаса Мора (1516 г.) и «Новый органон» Френсиса Бекона (1620 г.). Первое из этих произведений, вызвав ряд подражаний, дало название утопическому социализму. Английская литература эпохи Возрождения достигла наиболее полного выражения в области драматургии. Достаточно назвать творения гениального Вильяма Шекспира, а также произведения целой плеяды выдающихся английских драматургов того времени — Марло, Кида, Бен Джонсона, Бомонта, Флетчера, Чапмена, Деккера, Хейвуда и др. Из английских писателей XVII—XVIII вв. нельзя не отметить великого сатирика Джонатана Свифта, Даниэля Дефо, крупнейшего мастера реалистического романа Фильдинга и создателя психологического буржуазного романа Ричардсона.

В конце XVI в. и в XVII в. происходило дальнейшее развитие английской науки. «Первый настоящий университет в Лондоне, «Грешем Колледж», был основан в 1575 г. и первоначаль-

чально являлся школой мореплавателей, в которой на английском языке преподавались необходимые знания по математике и астрономии. Мореплавание и торговля были тогда основным источником, питавшим английскую науку и английское благосостояние. Именно этот стимул дал возможность ремесленнику порвать с ограничениями, по традиции переходившими от мастера к ученику с небольшими усовершенствованиями, и начать экспериментировать, овладевая в то же время теоретическими знаниями, накопленными в прошлом»¹. В 1649 г. было организовано высшее научное учреждение Англии, соответствующее Академии наук, получившее с 1662 г. свой статут как Королевское общество в Лондоне для развития естествознания. К XVII в. относится деятельность величайших английских ученых того времени Исаака Ньютона и Гарвея.

Таким образом, к началу эпохи промышленного капитализма были налицо все основные существенные признаки сформировавшейся английской буржуазной нации.

Вместе с тем в составе населения английского государства, ставшего Соединенным королевством Великобритании и Ирландии, имелись и народы, не слившиеся с английской нацией. Это были потомки кельтов, сохранившие элементы своей древней культуры и свой язык и находившиеся в той или иной степени под гнетом английских господствующих классов. Особенно выделялись, и по сохранению своей национальной самобытности, и по своему положению в качестве угнетенного народа, ирландцы. Другими кельтскими национальными меньшинствами Великобритании являлись уэльсцы (валлийцы) и шотландцы.

В эпоху промышленного капитализма разворачивается процесс ассимиляции кельтских народностей англичанами, который, однако, наталкивается на стремление этих народностей защитить свою самобытную культуру и свой язык от великодержавной политики английской буржуазии.

Переход к промышленному капитализму сопровождался быстрым ростом численности населения Великобритании. До промышленного переворота Англия уступала по численности населения крупным странам континентальной Европы. К началу XVII в. в Англии было не более 5 млн. жителей, к началу XVIII в. — 6 млн., а в середине XVIII в. — 6,5 млн. жителей. Число это начинает быстро увеличиваться с последней четверти XVIII в.

¹ Д ж. Б е р н а л. Научное наследство Англии. Сборник «Общественные деятели Англии в борьбе за передовую идеологию», М., 1954, стр. 232.

Движение населения Великобритании и Ирландии в 1801—1891 гг.¹

Годы	Число жителей (в млн.)			Прирост или убыль (—) за предшествующее десятилетие в‰		
	Англия и Уэльс	Шотландия	Ирландия	Англия и Уэльс	Шотландия	Ирландия
1801	8,9	1,6	—	—	—	—
1811	10,1	1,8	—	14,0	12,3	—
1821	12,0	2,1	6,8	18,0	15,8	—
1831	13,9	2,4	7,8	15,8	13,0	14,3
1841	15,9	2,6	8,2	14,3	10,8	5,8
1851	17,9	2,9	6,6	12,6	10,2	—19,8
1861	20,1	3,1	5,8	11,9	6,0	—11,8
1871	22,7	3,4	5,4	13,2	9,7	—6,7
1881	26,0	3,7	5,2	14,3	11,2	—4,4
1891	29,0	4,0	4,7	11,6	7,8	—9,1

¹ По данным переписей населения.

Если за всю первую половину XVIII в. население Англии выросло лишь на 8,3%, то за каждое десятилетие с 1801 г. по 1841 г. прирост его составлял от 14 до 18%, а с 1841 г. по 1891 г. от 11 до 14%. Рост населения Шотландии несколько отставал от этих цифр. В то же время Ирландия, находившаяся под тяжелым колониальным гнетом, показала в 1831—1841 гг. в 2,5 раза меньший прирост населения, чем Англия, а с 40-х годов в Ирландии началась огромная убыль населения, связанная с массовой эмиграцией ирландцев в промышленные районы Великобритании и в Северную Америку.

Анализ статистических данных за первую половину XIX в., относящихся к движению населения, показывает, что за каждое десятилетие рассматриваемого периода прирост от рождаемости был равен 35—37%, а убыль от смертности 21—23% всего населения. Чистый естественный прирост за десятилетие составлял около 13—17% всего населения. Кроме того, происходили миграционные процессы: эмиграция населения из Великобритании и иммиграция в нее из Ирландии и других стран с низкой оплатой труда. Баланс миграционного движения характеризовался перевесом эмиграции, дававшим в среднем за десятилетие убыль населения Великобритании на 1%.

Таким образом, в первой половине XIX в. основной статьей, определявшей в балансе движения населения его быстрое увеличение, являлась рождаемость.

Еще в начале XIX в. получили распространение утверждения о слишком высокой рождаемости в Великобритании, ведущей к якобы абсолютной перенаселенности страны.

На основе своих антинаучных теорий Мальтус и его последователи — мальтузианцы сводили причину всех социаль-

ных бедствий к росту населения, к высокой рождаемости, т. е. винили в этих бедствиях самих трудящихся, снимая ответственность за страдания последних с капиталистической системы.

Разоблачая мальтузианские измышления, К. Маркс показал, что перенаселенность эта не абсолютная, а относительная и что вызывается она не избытком числа рождений, а самой сущностью капиталистической системы. Маркс доказал, что накопление капитала приводит к образованию относительно избыточного рабочего населения, т. е. «населения, избыточного по сравнению с средней потребностью капитала в самовозрастании...» Постоянно происходит высвобождение части рабочих, образующих промышленную резервную армию. Являясь порождением капиталистической эксплуатации, относительная перенаселенность, в свою очередь, способствует усилению этой эксплуатации. Относительное перенаселение, создаваемое накоплением капитала, выражается не только в безработице, но и в связанных с ней обнищании трудящихся и массовой эмиграции¹.

В эпоху промышленного капитализма, когда Великобритания находилась в зените своего экономического расцвета, выявилось со всей очевидностью, что столь быстрое развитие промышленности приводило к неслыханному обогащению предпринимателей, тогда как рабочие, создававшие новые ценности и занятые тяжелым трудом, получали грошовую плату. Анализируя этот факт, Маркс открыл существование абсолютного, всеобщего закона капиталистического накопления, в силу которого «...накопление богатства на одном полюсе есть в то же время накопление нищеты, муки труда, рабства, невежества, одичания и моральной деградации на противоположном полюсе...»². В первом томе «Капитала» и в труде «Положение рабочего класса в Англии» основоположники научной политической экономии, приведя большой фактический материал, отобразили нужду, голод, болезни и тяжелые жилищные условия большинства английских рабочих в середине XIX в.

Промышленность. Если в ремесленном производстве феодальной Британии, а позднее и на британских мануфактурах основную роль играло изготовление шерстяных тканей (суконных и камвольных), то с переходом к машинному производству структура британской промышленности становится более сложной. Правда, продолжительное время в ней попрежнему преобладает текстильная промышленность, но не шерстяная, а хлопчатобумажная. Так, в 1835 г. на английских шерстяных фабриках насчитывалось 55,5 тыс. рабочих, а на хлопчатобумажных вчетверо больше — 219,3 тыс.

¹ К. Маркс. Капитал, т. I, 1953, стр. 638—642.

² Там же, стр. 651.

Переход к машинному способу производства, естественно, вызвал к жизни новую для того времени отрасль промышленности — машиностроение, — возникновение которой резко усилило спрос на металл и обусловило рост металлургического производства: в 1839 г. выплавка чугуна в Великобритании достигла 1,2 млн. т, тогда как в 1788 г. она составляла лишь 68 тыс. т. Развитие металлургии и применение паровых машин потребовали соответственного увеличения добычи каменного угля, ставшего основой энергетики.

Таким образом, в первой половине XIX в. сформировалась характерная для всего периода промышленного капитализма следующая структура британской промышленности: группа текстильных отраслей с преобладанием хлопчатобумажной, черная металлургия, машиностроение (к которому с развитием пароходства присоединилось судостроение), каменноугольная промышленность. Остановимся на развитии отдельных промышленных отраслей.

Появление в Англии *хлопчатобумажной промышленности* относится к началу XVII в. Можно предполагать, что она была занесена туда беженцами из Фландрии. Толчком к дальнейшему росту хлопчатобумажной промышленности явилось запрещение с 1700 г. импортировать в Британию крашенные и набивные ситцы, которые до того ввозились из Индии.

Увеличение европейского спроса на хлопчатобумажные и полубумажные ткани, с одной стороны, и завоевание усилившейся британской буржуазией господства на мировом рынке и в мировом судоходстве, с другой, открыли возможность широкого сбыта английских хлопчатобумажных изделий. Перспектива связанной с этим прибыли диктовала стремление к всяческому расширению производства. Наряду с чисто количественным ростом — путем привлечения к производству большего числа прядильщиков и ткачей — изыскиваются пути к увеличению производительности труда. Потребности производства приводят в Англии во второй половине XVIII в. к ряду изобретений и усовершенствований, сыгравших важную роль в мировом техническом прогрессе. Прядильные машины («джинни» и «мюль») с применением парового двигателя, сменившего первоначально применявшийся водяной двигатель, сделали в начале XIX в. хлопкопрядение полностью фабричным производством. В 1811 г. в Великобритании находилось в действии около 4,7 млн. механических веретен. Ручное хлопкопрядение играло ничтожную роль, сохраняясь лишь в деревнях. Механизация хлопчаткачества проходила медленнее: в 1813 г. насчитывалось лишь 2,4 тыс. механических станков, а в 1835 г. 100 тыс., причем наряду с этим имелось около 250 тыс. ручных ткачей. К началу XIX в. в Англии получили распространение новые способы беления (при помощи химикалий) и набивки (посредством машин с вра-

шающимися цилиндром), что очень ускорило и удешевило процесс отделки тканей.

С начала XIX в. английская хлопчатобумажная промышленность оказалась в более выгодном положении, чем текстильная промышленность стран континентальной Европы, обладая рядом преимуществ:

а) в Англии быстро подвигались механизация и переход к паровым двигателям;

б) изготовление как текстильных машин, так и двигателей оставалось известное время монополией Англии;

в) Англия обладала значительными ресурсами удобно залегающего и высококалорийного угля, которые были вовлечены в разработку и обеспечивали работу паровых двигателей;

г) Англия завладела крупным производителем хлопкового сырья — Индией, а также создала в своих прежних колониях на юге США новый, еще более крупный центр производства хлопка, продолжавший и после отделения США снабжать сырьем английскую промышленность;

д) предшествующее развитие текстильной промышленности обусловило наличие в Англии квалифицированной рабочей силы;

е) рост капиталистических отношений в Англии привел к сильному обнищанию народных масс, дававшему возможность хлопчатобумажным фабрикантам применять хищническую эксплуатацию рабочей силы, в частности детей и подростков;

ж) сбыт английских фабричных тканей подкреплялся показанным выше принудительным воздействием государства английской буржуазии на другие страны.

Опираясь на внутренний рынок, возраставший в связи с увеличением населения Великобритании (7,4 млн. жителей в 1751 г. и 21,2 млн. в 1851 г.), и, в особенности, на внешний рынок, британская хлопчатобумажная промышленность быстро расширяла свое производство. В 1780 г. импорт хлопка составлял 5 млн. фунтов, в 1800 г. — 56 млн. ф., а в 1850 г. — 600 млн. ф.

Гегемония Англии в хлопчатобумажном производстве того времени сыграла известную положительную роль, выразившуюся в росте производительности труда в текстильной промышленности и в резком увеличении мирового производства тканей. Английские предприниматели так расширили хлопчатобумажное производство, что оно в 4—5 раз превысило потребность английского населения и на 75—85% ориентировалось на внешние рынки. При этом более половины британского экспорта хлопчатобумажных изделий направлялось в страны Европы. Сама Англия ни в какой мере не была в состоянии удовлетворить эту промышленность собственным сырьем. Эти моменты еще до эпохи империализма обусловили политику английской буржуазии, направленную на превращение других стран в аграрно-сырьевые придатки и в рынки сбыта.

Шерстяная промышленность Англии, хотя и развилась раньше хлопчатобумажной, значительно отстала от нее: в шерстяной промышленности долго еще преобладал мануфактурный способ производства. Прядильные и ткацкие машины распространились в ней лишь с 30-х годов XIX в. Внедрение машин в шерстяную промышленность задерживалось, помимо технических причин, также вследствие усилившейся борьбы ручных ткачей против механизации, сокращавшей потребность в рабочей силе. На механизацию шерстяной промышленности отрицательно влияло отсутствие в основных районах шерстяной мануфактуры — на Юго-западе и в Восточной Англии — залежей каменного угля. Несмотря на запоздалую механизацию, английская шерстяная промышленность значительно выросла в середине XIX в. Используя свою торговую и промышленную гегемонию, английские шерстяные фабриканты далеко превысили своим производством шерстяных тканей потребность английского внутреннего рынка и сбывали значительную часть продукции на внешних рынках. В то же время английская шерстяная промышленность с 30-х годов XIX в. перешла в основном на высококачественное импортное сырье — тонкорунную шерсть из Австралии, Южной Африки, Южной Америки, Испании.

Развитие *каменноугольной промышленности* началось с середины XVI столетия, когда обозначился все усиливавшийся недостаток древесины в Британии. Связанный с промышленным переворотом переход к паровой энергетике вызвал бурный рост добычи угля. Если в 1770 г. угледобыча составляла 6 млн. т, а в 1780—1800 гг. — 10 млн. т в год, то в 1854 г. она достигла 65 млн. т. Сооружение железных дорог стало важным фактором в развитии угольной промышленности не только потому, что они сами являются крупным потребителем угля, но и вследствие того, что, сильно удешевив транспортные издержки по сравнению с гужевыми перевозками, они сделали экономически возможным потребление угля на значительном расстоянии от мест его добычи.

Мировая промышленная монополия Англии выражалась и в ее господствующем положении в мировой угледобыче: в середине XIX в. Англия давала около двух третей добывавшегося во всем мире угля.

С развитием машиностроения и сооружением железных дорог одной из важнейших отраслей британской промышленности сделалась *черная металлургия*, которая фактически была создана заново в последней четверти XVIII в. Способ выплавки чугуна на коксе, открытый в 1730 г., практически стал применяться в широком масштабе в конце столетия, когда явилась возможность использовать паровую машину для мощного дутья, необходимого при доменном процессе на коксе.

До этого времени английская черная металлургия работала на древесном угле. Интенсивное истребление лесов в связи с выжигом угля повлекло за собой быстрое истощение лесных богатств страны. В XVIII в. из-за недостатка древесины британская черная металлургия переживала все усиливавшийся упадок. Выплавлявшееся в Англии в 1720—1740 гг. количество чугуна — до 20 тыс. т в год — удовлетворяло лишь $\frac{1}{3}$ потребности страны. Две трети потребляемого чугуна ввозились из России и Швеции. Из действовавших в 1788 г. 85 доменных печей 42 работали еще на древесном угле. К 1806 г. среди действовавших 233 печей оставалось лишь 11 древесноугольных.

С переходом к коксовой металлургии выплавка чугуна быстро растет. За время с 1788 г. по 1806 г. она увеличилась почти в 4 раза (до 258 тыс. т в год), а за следующие 40 лет еще в 9 раз, достигнув в 1847 г. почти 2 млн. т.

Машиностроительная промышленность, как отрасль, работающая на рынок, на неизвестного потребителя, развилась в Англии лишь в XIX в. В начальном периоде промышленного переворота машины изготавливались механическими предприятиями лишь по заказам английских предпринимателей, с учетом особенностей оборудуемой фабрики. Так, механическое предприятие Болтона и Уатта, обладавшее в то время в Англии, а фактически и во всем мире монопольным правом производства паровых двигателей Уатта, изготовило за 25 лет — с 1775 г. по 1800 г. — всего 318 двигателей (в том числе 114 для текстильных отраслей промышленности, 56 для шахт и рудников, 37 для металлургических заводов, 39 для мельниц и пивоварен).

Позднее машиностроительные заводы стали без заказов изготовлять продукцию для продажи, специализируясь на выпуске машин определенных видов. В первой половине XIX в. главными видами изготавливаемых машин были паровые двигатели, текстильные машины, паровозы. После того как с 1843 г. было отменено запрещение вывозить из Англии машины, британское машиностроение превратилось в одну из экспортных промышленных отраслей и благодаря своему более высокому техническому уровню по сравнению с машиностроением других стран, где оно стало развиваться гораздо позже, чем в Англии, заняло монопольное положение на мировом рынке машин.

Судостроительная промышленность еще в начале XIX в. производила лишь деревянные корабли (парусники) из импортных лесоматериалов. После нескольких опытов установления на деревянных кораблях паровых двигателей приступили к сооружению пароходов из железа. Однако, хотя производство железных судов в Англии стало развиваться с сороковых годов, развитие это шло медленно, и британское судостроение долго еще оставалось деревянным кораблестроением. Так, в середине XIX в. 95% всего британского тоннажа приходилось на парусники и

лишь 5% на пароходы. Из спущенных на воду в 1860 г. судов 91% были деревянными и только 9% железными. Перелом произошел в последней трети XIX в., когда Великобританией был создан самый большой в мире паровой флот.

Сельское хозяйство. В связи с глубокими изменениями аграрных отношений — обезземелением крестьянства и развитием капиталистических форм хозяйства, — а также под влиянием усилившегося вследствие индустриализации и роста разделения труда рыночного спроса на сельскохозяйственные продукты, в XVIII в. изменились методы сельскохозяйственного производства в сторону усиления его интенсивности и повышения производительности.

Так, прежние тяжелые плуги, для работы на которых требовалась упряжка от 6 до 10 волов, были заменены стальными плугами новой конструкции, для работы на которых, даже в условиях тяжелых английских почв, достаточно было пары лошадей. Другое нововведение заключалось в пропашке поля не только перед севом, но и в период роста культур — для уничтожения сорняков. Третье изменение в сельском хозяйстве состояло во введении нового элемента севооборота — турнепса, картофеля и сеяных трав как полевых культур. Правильное чередование этих культур позволяло поддерживать плодородие почвы, не прибегая к ежегодному оставлению парового клина. Четвертое нововведение заключалось в более рациональном сочетании земледелия со скотоводством. Наконец, характерным для нового сельского хозяйства явилось выведение улучшенных пород скота с повышенной продуктивностью и с лучшим качеством получаемых продуктов.

Само собой понятно, что подавляющая масса крестьянских хозяйств, не обладавшая свободными средствами, владевшая небольшими чресполосными участками и к тому же лишенная пастбищ общего пользования, не смогла осуществить перечисленных нововведений. В то же время последние получили широкое распространение в капиталистических фермерских хозяйствах. Результаты разницы в системах организации сельского хозяйства не замедлили сказаться: отсталое, малопродуктивное крестьянское хозяйство оказалось не в состоянии конкурировать с модернизированным и интенсифицированным хозяйством капиталистических фермеров. Это довершило давно начавшийся процесс разорения крестьян. Они были вынуждены продавать свои участки и превращаться в сельскохозяйственных рабочих или переходить в город, в ряды промышленного пролетариата.

В XVIII в. британское сельское хозяйство в основном по-прежнему удовлетворяло важнейшие продовольственные потребности страны в хлебе, мясе, жирах. Однако к концу столетия стал проявляться некоторый дефицит пшеницы, покрывавшийся ввозом ее из Франции, Дании, Польши и других стран.

Большой спрос внутреннего британского рынка на продовольственные продукты, поддерживаемый ростом промышленности и городов во второй половине XVIII в., обеспечивал высокий уровень цен на сельскохозяйственные товары. С девяностых годов XVIII в. до 1814 г. войны с Францией вызвали повышение конъюнктуры английского рынка и рост хлебных цен в 2—3 раза.

Длительная высокая конъюнктура приводила к обогащению фермеров и лендлордов, тогда как рабочие от нее сильно страдали: рост хлебных цен вызывал падение их реальной заработной платы. Свойственное капиталистическим предпринимателям стремление к непрерывному увеличению своих прибылей и возможность осуществления его в период высоких цен на хлеб служили для фермеров стимулом к интенсификации земледелия и скотоводства. В такой экономической обстановке фермерам выгодно было вовлечь в обработку даже участки, мало благоприятные для земледелия по своим природным условиям.

С окончанием войн с наполеоновской Францией и ее вассалами цена на пшеницу в Англии резко упала: со 126 шиллингов за квартал в 1812 г. до 65 шиллингов в 1815 г. Тотчас же большое количество земли перестало обрабатываться.

Лишившись с падением хлебных цен своих огромных прибылей, английские аграрии, т. е. лендлорды и капиталистические фермеры, добились принятия парламентом в 1814 г. так называемого хлебного закона, в силу которого ввоз иностранного хлеба в Англию был запрещен, за исключением тех случаев, когда цена его на внутреннем рынке повышалась до 80 шиллингов за квартал.

В середине XIX в. хлебный закон был отменен в результате энергичной борьбы, которую вела против него промышленная буржуазия, видевшая в дороговизне хлеба препятствие к снижению заработной платы фабричных и заводских рабочих. С 1847 г. был разрешен свободный ввоз хлеба в Англию, причем в течение первых лет — с обложением пошлинами, а затем беспошлинно. С этого времени колебания цен на зерно в Англии уже не обуславливались, как прежде, урожаем или неурожаем в стране, а вызывались конъюнктурой мирового хлебного рынка.

Транспорт. Транспорт Великобритании, как и другие отрасли ее хозяйства, отражает характерные особенности развития британского капитализма. Подобно промышленности, транспорт прошел ступени ремесленного и мануфактурного производства и в XIX в. достиг ступени машинного производства. Важной предпосылкой для этого явились успехи в развитии машиностроения и металлургии, сделавшие возможным массовое производство железнодорожного оборудования (паровозов, вагонов, рельсов) и парового флота. Переход к механическому транспорту был обусловлен развитием капитали-

стического способа производства, который, как указывает К. Маркс, превращает огромное большинство всех продуктов в товары и заменяет местные рынки отдаленными рынками¹.

Связанное с капиталистическим развитием Великобритании географическое разделение труда и формирование в Великобритании экономических районов разной специализации вызвали сильное увеличение межрайонных грузовых перевозок, потребовавшее резкого улучшения путей сообщения и усовершенствования способов передвижения. Огромный рост внешнеторговых перевозок привел к постройке Великобританией во второй половине XIX в. крупнейшего в мире парового торгового флота и многочисленных портовых сооружений.

В самом начале промышленного переворота в Англии преобладал гужевой транспорт. Для поддержания дорог в проезжем состоянии образовывались так называемые шлагбаумные компании, взимавшие плату за проезд по этим дорогам (у шлагбаумов). С двадцатых годов XIX в. получили распространение дилижансовые предприятия для перевозок пассажиров. С гужевым транспортом успешно конкурировал водный, поскольку перевозка по воде массовых грузов (угля, руды, текстильного сырья, зерна) обходится значительно дешевле, чем гужевым способом. Экономическое преимущество водных перевозок способствовало образованию компаний по прорытию судоходных каналов, дополняющих речные пути и соединяющих их между собой. Некоторые каналы приносили своим владельцам огромную прибыль — до 75% — на вложенный капитал, что вызвало большой ажиотаж в каналостроительстве в конце XVIII и в начале XIX в. Так, за время с 1791 г. по 1830 г. было издано 323 парламентских акта, разрешавших сооружение новых каналов. В большинстве своем эти каналы были коротки, но многие из них соединялись между собой, что позволяло перевозить грузы на значительные расстояния.

Железнодорожное строительство, начавшееся вскоре после сооружения первых железных дорог — Стоктон — Дарлингтон (в 1825 г.) и Ливерпуль — Манчестер (в 1829 г.), встретило на первых порах ожесточенное сопротивление со стороны компаний каналов и дилижансов, которые боялись конкуренции железных дорог.

Тем не менее железнодорожное строительство быстро вернулось. Правящие классы Англии учили прибыльность самих железнодорожных предприятий, экономические преимущества железнодорожных перевозок для промышленников и сельских хозяев, а равно связанный с созданием железных дорог большой спрос на продукцию тяжелой промышленности — металл, машины, уголь. В течение тридцатилетия 1840—1870 гг. в

¹ К. Маркс. Капитал, т. II, 1953, стр. 148.

Англии было построено 22 тыс. км железнодорожных линий, т. е. большая часть всей нынешней ее сети.

Со второй половины XIX в. крупные железнодорожные компании перешли в наступление против водного транспорта. Покупая отдельные каналы, они умышленно приводили их в упадок. Они приобретали соединительные каналы, связывающие между собой две реки или два крупных канала, и устанавливали за проход судов через них непомерно высокие сборы, либо совсем закрывали их для движения. Наряду с этим на железнодорожных линиях, параллельных каналам, устанавливались искусственно пониженные тарифы. Такого рода мероприятия, приводившие систему каналов в упадок, снижали роль внутреннего водного транспорта.

Внешняя торговля и колонии. Экспансия английского капитала как одна из основных предпосылок индустриализации Британии была сопряжена с ростом ее международных торговых связей и колониальных владений.

С 1770 г. по 1800 г. внешнеторговые обороты Великобритании возросли в 7—7,5 раза. Для внешней торговли Британии этого периода характерно положительное сальдо торгового баланса. Товарная структура английской внешней торговли в процессе подготовки и осуществления промышленного переворота подверглась коренному изменению. Еще в XVII в. в британском экспорте стали резко преобладать текстильные изделия: их удельный вес достигал от 65 до 80—90% всей стоимости экспорта. До начала XIX в. среди экспортируемых из Англии текстильных товаров преобладали шерстяные, а с 1802 г. — хлопчатобумажные. В значительных количествах вывозились также шелковые ткани и полотно. Кроме текстильных товаров, экспортировались всевозможные металлические изделия, обозначавшиеся термином «бирмингемские товары».

В следующие десятилетия экспорт металлических товаров усиливается. Начинает развиваться экспорт машин. В 1854 г. текстильные товары составляли уже только 45% (в том числе хлопчатобумажные ткани 25%), а металлические изделия — 15% английского экспорта.

Все более заметную роль в британском вывозе играют товары иностранного, главным образом колониального, происхождения, которые английские купцы импортируют и затем с прибылью для себя реэкспортируют. К таким товарам относились хлопок, шерсть, табак, кофе, чай, пряности и пр.

В импорте Великобритании того времени главную роль играло текстильное сырье. Хлопок привозился из Америки и Индии, шерсть — в основном из Испании, Ирландии, Германии, с 30-х годов — из Австралии. Ввозились также лес, хлеб, вина, сахар и ряд колониальных товаров. Немалое значение имел импорт товаров для отмеченного реэкспорта.

В сложившейся к началу XIX в. системе международного разделения труда Англия как промышленное ядро этой системы ориентировалась на три основные группы рынков сбыта для своих промышленных изделий.

Важнейшую из этих трех групп составляли европейские государства, общее население которых в 1800 г. состояло (без Соединенного королевства) из 138 млн. человек, в то время как Великобритания (Англия, Уэльс и Шотландия) имела лишь 10,5 млн., а ее европейская колония Ирландия — 5,2 млн. жителей. Вторую группу рынков сбыта британских изделий составляли колонизированные европейцами страны Америки, в первую очередь британские области колонизации, отделившиеся от метрополии и образовавшие США, а затем испанские колонии и Канада. Все они в совокупности имели к началу XIX в. не более чем полтора-два десятка миллионов жителей, в том числе США — 5,3 млн. К третьей группе относились покоренные англичанами, но не заселенные ими страны, важнейшей из которых была Индия с огромным для того времени населением — около 100 млн. человек.

По мере того как английская промышленность овладевала международными рынками сбыта, завоевывала и закрепляла за собой монопольное положение на них, в Англии все более усиливалась пропаганда так называемой свободной конкуренции в противовес протекционистским мероприятиям, проводившимся в некоторых других странах для защиты национальной экономики. Уверенность английской буржуазии в своем превосходстве над соперниками в условиях свободной конкуренции нашла выражение в полной самодовольства речи видного английского государственного деятеля Роберта Пилля, произнесенной в парламенте в 1846 г.: «Береговая линия Англии... обеспечивает нам укрепление нашей мощи и превосходства на море. Наше железо и уголь, эти нервы промышленности, дают нашим предприятиям крупные преимущества перед конкурирующими предприятиями. У нас капитала больше, чем у наших соперников. В изобретательности, энергии и ловкости мы не уступим никому... Все эти обстоятельства ставят нас во главе наций, развивающихся путем взаимного свободного обмена своей продукцией. Может ли такая страна бояться конкуренции?».

В связи с этой родившейся в середине XIX в. уверенностью английской буржуазии в своей непобедимости на мировых рынках в правящих кругах страны все сильнее стали высказываться сомнения в целесообразности сохранения Англией ее колоний. В Англии долго не могло улечься тяжелое впечатление от безрезультатности той вооруженной борьбы, которую она вела в 1776—1783 гг. против своих восставших северо-американских владений. С другой стороны, как показал опыт, отделившиеся колонии, превратившись в США, оставались долгое время рынком сбыта для английских изделий и поставщиками

сырья и продовольствия для Великобритании. Даже в 1866 г. Маркс отмечал, что США «...все еще следует рассматривать как колонию Европы»¹.

В палате общин и в печати много дискутировался вопрос, необходимы ли Англии колонии для обеспечения рынка сбыта. Известна крылатая фраза, брошенная Дизраэли в 1852 г., о том, что «эти несчастные колонии являются мельничными жерновами на шее Британии». Маркс объяснил такие высказывания части английской буржуазии ее новым лозунгом: *«производить как можно дешевле и устранить все faux frais (непроизводительные издержки) производства!»* ...Колонии — faux frais... Англия сможет с меньшими затратами эксплуатировать чужие нации, если она будет с ними жить в мире»².

Впрочем, даже в период наиболее сильной пропаганды политики свободной конкуренции английская буржуазия не останавливалась перед применением принуждения в отношениях с другими странами. Достаточно напомнить, что в результате военных действий против сикхов в 1845 и 1848 г. Англия аннексировала Пенджаб (область в Северной Индии). В 1857 г. было подавлено в Индии большое восстание сикхов. В 1852 г. англичане захватили Бирму, в сороковых и пятидесятых годах вели войны против Китая с целью поставить эту огромную страну в зависимость от себя. В пятидесятых и шестидесятых годах Англия подчинила своему влиянию Турцию и подготовила захват Египта. Таким образом, провозглашая свою мнимую незаинтересованность в обладании колониями, Англия в то же самое время применяла военную силу для сохранения и расширения своей колониальной империи и для укрепления своего господства в мировой торговле.

Размещение производства и формирование экономических районов. В процессе перехода Великобритании к капитализму сложилась новая география ее хозяйства, существенно отличавшаяся от размещения производства в эпоху феодализма.

География хозяйства феодальной Британии раннего периода — до XIV в. характеризовалась относительным единообразием производства в различных частях страны. В Британии времен господства натурального сельского хозяйства население каждой местности, в большинстве случаев даже каждой деревни, производило почти все необходимое для удовлетворения своих потребностей в пище, одежде, жилище, топливе и пр. Исключение составляли лишь такие предметы, как соль и металл, добывавшиеся в сравнительно немногих пунктах.

Несмотря на то что различия природной среды (особенно рельефа и климата) создавали в одних местностях условия, бо-

¹ К. Маркс. Капитал, т. I, 1953, стр. 457.

² К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. IX, стр. 9—10.

лее благоприятные для зернового земледелия, а в других — для пастбищного скотоводства, господство натурального хозяйства диктовало необходимость повсеместно сочетать обе основные отрасли сельскохозяйственного производства.

На фоне сравнительно однотипного сельскохозяйственного профиля различных частей Британии в качестве второстепенной отрасли хозяйственной деятельности развивается ремесленное производство. Отделение его от земледелия отчетливо обозначилось в XII—XIII вв. и прогрессировало с ростом ремесленного производства в XIV—XV вв.

География английского ремесленного производства в феодальную эпоху определялась социально-экономическими условиями: при разбросанности этого производства по стране обозначилось его значительное сосредоточение на юге — от Лондона до Бристоля, — где быстрее шло и сильнее проявлялось разложение феодализма, где наиболее развилось товарное обращение и имелось больше всего городов с цеховыми организациями. К XV в. цеховые организации стали уже тормозом развития английской шерстяной промышленности, и в связи с этим происходит частичное перемещение ее в новые пункты, не знавшие цеховой регламентации, — в Восточную Англию и Йоркшир. Другие ремесленные производства — кожевенное, обувное, портняжное, шапочное — были разбросаны по всей стране, в основном по городам. Выплавка металлов — железа, свинца, олова — была сосредоточена в отдельных пунктах, где наличие месторождений соответствующей руды сочеталось с наличием леса.

К концу XV в., т. е. накануне мануфактурного периода, наметившаяся производственная дифференцированность некоторых частей Англии содержала в себе элементы территориального разделения труда, но в зачаточной форме.

Хозяйство Англии в *мануфактурный период* характеризуется дальнейшим развитием зачатков территориального разделения труда.

Важнейшая отрасль мануфактурной промышленности — шерстяная — была сосредоточена на протяжении XVI—XVIII вв. в основном в Восточной Англии и на Юго-западе. В XVII—XVIII вв. она развилась также в Западном Йоркшире.

В Восточной Англии образовалось два района шерстяного производства: один на северо-востоке Норфолка (с центрами Уэрстед и Эйлшем) и другой в южном Суффолке и северном Эссексе (с центрами Хадли, Лавенем, Уолдингфилд, Садбери, Колчестер, Уигем и др.). Здесь еще до мануфактур был очень развит ремесленный шерстяной промысел; имелись кадры ткачей, перенявших мастерство от эмигрантов из Фландрии; издавна было развито овцеводство, в южной части района — в Суффолке и Эссексе — тонкошерстное, а в северной — в Норфолке — грубошерстное. Поскольку мануфактуры Восточной

Англии специализировались на производстве главным образом камвольных тканей и отчасти тонких сукон, норфолкская часть района не могла пользоваться шерстью местных овец и привозила шерсть необходимого качества из Линкольншира, Лестершира и других графств Восточного Мидленда. Таким образом, нельзя говорить об обеспеченности местным сырьем как об основном факторе, способствовавшем развитию шерстяных мануфактур в Норфолке.

Решающим фактором, обусловившим локализацию мануфактур в Восточной Англии, явилось раннее развитие капитализма в этой части страны. Именно в Восточной и Юго-восточной Англии раньше, чем в других ее частях, были подорваны феодальные отношения и началось массовое насильственное обезземеление крестьян. В связи с этим на востоке и юго-востоке Англии сельское хозяйство начало раньше принимать товарный характер и там раньше появилась «свободная» рабочая сила. В результате на востоке и юго-востоке Англии впервые образовался значительный внутренний рынок, позднее охвативший территорию всей страны.

Вместе с тем на востоке и юго-востоке Англии задолго до мануфактурного периода развились внешнеторговые связи и выросли портовые города, среди которых резко выделялся Лондон. Колониальная и торговая экспансия Англии в XVI—XVIII вв. обеспечивала мануфактурам, лежащим близ портовых городов, сбыт на внешнем рынке.

Таким образом, ранняя ликвидация феодальных отношений на востоке и юго-востоке Англии, образование там внутреннего рынка и удобные связи с внешним рынком открыли возможность создания в этих частях страны значительной мануфактурной промышленности. На юго-востоке эта возможность не была реализована из-за ожесточенной борьбы имевшихся там старых цеховых корпораций ремесленников против мануфактур. Как отмечает К. Маркс, мануфактура в Англии возникла «...в морских экспортных гаванях или в таких пунктах деревенской части страны, которые находились вне контроля старых городов с их цеховым строем»¹. На востоке старых городов было немного, и мануфактуры имели широкое поле для своего развития.

Второе место после Восточной Англии в мануфактурном производстве шерсти занимал Юго-запад, где особенно выделялись области вокруг Бристоля (Котсуолдская возвышенность, долина Страуд, Мендипские холмы), а также в Уилтшире и Дорсетшире. Юго-запад специализировался на высших сортах сукна (бродклот). Развитое на Юго-западе овцеводство поставляло шерсть высокого качества, однако уже в XVII в. оно не могло удовлетворить всю потребность в сырье, и начался привоз шерсти из Восточного Мидленда, а также из Испании.

¹ К. Маркс. Капитал, т. I, 1953, стр. 754.

На Юго-западе вслед за Восточной и Юго-восточной Англией начались массовые огораживания, ликвидировавшие феодальные отношения и подтолкнувшие развитие капитализма. Здесь же находился второй после Лондона торговый порт — Бристоль, купечество которого с XVI в. особенно активно участвовало во внешней экспансии Англии. Таким образом, здесь действовали те же факторы, что и в Восточной Англии.

В третьем крупном районе шерстяных мануфактур — Западно-Йоркширском — основные зоны сосредоточения промышленности находились в пересекающих Пеннины долинах рек Колдер и Эр с центрами Лидс, Брадфорд, Уэйкфилд, Галифакс, а также в смежных частях Ланкашира — в долине Россендейл и вокруг Рочдейла. Западно-Йоркширский район шерстяной мануфактуры образовался позднее Восточного и Юго-западного — в XVII—XVIII вв. Привлечению в Западный Йоркшир мануфактурных предпринимателей способствовало сочетание следующих обстоятельств. Район этот характеризовался отсталостью сельского хозяйства и бедностью фермерского населения, вынужденного искать дополнительные заработки. Здесь же в XV в. развилось ремесленное сукноделие. В мануфактурный период предприниматели используют тяжелое положение сельского населения в Западном Йоркшире для создания здесь мануфактур и надомной шерстяной промышленности, выжимая большую прибавочную стоимость, чем в других районах. Таким образом, в локализации в Западном Йоркшире шерстяного производства в мануфактурный период решающую роль сыграл основной экономический закон капитализма — закон прибавочной стоимости. Играло роль также существование здесь старых ремесленных кадров, развитие в Пеннинах овцеводства, наличие мягкой воды и рек с быстрым течением, сила которых использовалась для приведения в действие первых механических прялок и ткацких станков. Большая часть мануфактур этого района производила грубые сукна.

Отдельные шерстяные мануфактуры имелись и в других частях страны — в Ланкашире, в Восточном Мидленде, в Уэльсе, в Шотландии.

Из прочих текстильных мануфактур получили распространение льняные — в Ланкашире и в Шотландии, сперва на льне местного и ирландского производства, а потом на импортном. В XVIII в. на базе льняных мануфактур стало возникать производство хлопчатобумажных тканей из импортного сырья.

Черная металлургия до распространения плавки на коксе сосредоточивалась в местах, где залежи железной руды сочетались с лесными массивами. Долгое время ведущую роль в производстве железа играли южные районы Уилд — Форест-офф-Дин. Но с истощением их ресурсов произошло перемещение: уже в первую четверть XVIII в. $\frac{3}{5}$ выплавки чугуна в стране приходилось на район Бирмингема и на Южный Уэльс, обла-

давшие невыработанными рудами и невырубленными лесами. Остальные $\frac{2}{5}$ выплавки чугуна приходились на район Шеффилда, на Северо-восточный Уэльс и на старые районы Юга. По производству металлоизделий в мануфактурный период выделились два металлургических центра — Бирмингем и Шеффилд.

Анализ размещения основных отраслей товарного производства Британии в мануфактурный период приводит к следующим выводам:

1. Развивавшееся в то время в Британии капиталистическое производство размещалось под действием основного экономического закона капитализма — закона прибавочной стоимости — в связи с социально-экономическими и географическими условиями различных частей страны. Объективная необходимость для предпринимателя получить не менее средней нормы прибыли обуславливала размещение мануфактур: а) в районах формирования внутреннего рынка сбыта (преимущественно на юго-востоке и востоке Англии), б) в местах производства соответствующих видов сырья (особенно в металлургии и металлообработке), в) вокруг морских портов (Бристоля, Лондона, Ливерпуля), через которые шел ввоз сырья и вывоз готовых изделий, и г) в местностях с избытком дешевой рабочей силы (например, в Западном Йоркшире).

2. Образование в Британии внутреннего рынка, рост внешней торговли и развитие территориального разделения труда привели к возникновению зародышей экономических районов с различиями в уровне общественного развития и в производственной специализации. Еще не было подлинных промышленных районов, но уже были местности, где на сельскохозяйственном фоне выступала значительная мануфактурная промышленность, иногда еще не полностью отделившаяся от земледелия.

Явственно обозначившиеся в середине XVIII в. районы мануфактурной промышленности можно классифицировать следующим образом:

Текстильные районы: а) Восточная Англия (камвольные ткани), б) Юго-запад (тонкие сукна), в) Западный Йоркшир (грубые сукна), г) Восточный Ланкашир (различные виды тканей).

Районы металлургии и металлообработки: а) Бирмингемский, б) Южный Уэльс, в) Шеффилдский, г) Северо-восточный Уэльс, д) Уилд.

3. В указанных районах, формировавшихся в процессе капиталистического развития Британии мануфактурного периода, проявилась уже антагонистичность территориального разделения труда. Буржуазия главных промышленных районов стремилась воспрепятствовать промышленному развитию других частей страны, чтобы удержать их на положении рынков сбыта. Между мануфактурными районами одинаковой специализации происходила конкурентная борьба: развитие одного района со-

проводилось ослаблением других. Примерами этого могут служить: в шерстяной мануфактуре — борьба Западного Йоркшира с Восточной Англией и Юго-западом, в металлургии — борьба Западного Мидленда и Южного Уэльса с Уилдом и Форест-оф-Дином.

С переходом к *машинному производству* в Англии завершились процессы отделения промышленности от сельского хозяйства, образования внутреннего рынка и формирования экономических районов. Капиталистические закономерности размещения производства проявляются в XIX в. с большей силой, чем прежде. В антагонистическом соперничестве между районами появляется новый важный фактор — паровая энергетика, связанная с потреблением угля. Подвоз его, несмотря на усовершенствование транспорта, стоит дорого, и в капиталистической конкуренции побеждают (при прочих равных условиях) предприятия, которые находятся вблизи мест угледобычи. В связи с этим сложившаяся к концу мануфактурного периода картина размещения производства и территориального разделения труда в Англии существенно изменяется к середине XIX в.

Так, основные районы шерстяной мануфактуры — Восточная Англия и Юго-запад, не располагающие угольными ресурсами, не смогли при транспортных условиях того времени перейти к паровым машинам, тогда как Западный Йоркшир, богатый углем, перешел к машинному производству и в результате проигравшей конкуренции почти монополизировал к середине XIX в. британскую шерстяную промышленность. В 1850 г. в Западном Йоркшире (в Лидсе, Брадфорде, Галифаксе, Хаддерсфилде и в их окружении) было сосредоточено 87 % веретен и 95 % ткацких станков всей фабричной шерстяной промышленности Великобритании.

Британская хлопчатобумажная промышленность, бывшая в первой четверти XIX в. еще молодой отраслью, локализовалась в основном (на $\frac{2}{3}$) в Юго-восточном Ланкашире, вокруг Манчестера. В этой локализации имело значение наличие старых текстильных мануфактур с рабочими кадрами и скопление у местного, особенно ливерпульского, купечества капиталов, необходимых для финансирования строительства фабрик. Играли благоприятную роль и географическое положение Ливерпуля — на обращенном к Америке побережье страны, и монополизация ливерпульцами ввоза в Англию американского хлопка. Все эти условия сочетались с наличием в Ланкашире месторождений угля, а в соседнем Чешире — каменной соли, необходимой для химического беления тканей.

Вторым после Ланкашира районом хлопчатобумажной промышленности стал Восточный Мидленд, где в начале XIX в. было сосредоточено 20 % этой отрасли. Вокруг Ноттингема, Лестера и Нортгемптона на базе угольных ресурсов возникли преимущественно хлопкопрядильные и нитяные фабрики,

продукция которых потреблялась развитым здесь надомным чулочным производством. Третий район хлопчатобумажной промышленности возник вокруг Глазго на базе капиталов купечества и значительных угольных ресурсов.

Конкурентная борьба между основными районами британской хлопчатобумажной промышленности привела к усилению Ланкашира и отчасти Глазго за счет ослабления Восточного Мидленда. Во второй половине XIX в. удельный вес Ланкаширского района в этой отрасли достиг 75%, а района Глазго—18%.

Существенно изменилась география черной металлургии. Переход ее от древесного угля к коксу, начавшийся с шестидесятих годов XVIII в. и завершившийся в начале XIX в., повлек за собой перемещение ее из тех районов, где имелись лесные массивы и железорудные месторождения, туда, где сочеталось залегание каменного угля и железной руды.

Сдвиги в географии выплавки чугуна в связи с переходом от древесного угля к коксу показаны в таблице.

Изменения в размещении британской чугуноплавильной промышленности с 1717 по 1847 г.¹

Районы	Число доменных печей			Выплавка чугуна					
				в тыс. т			в %		
	1717 г.	1788 г.	1847 г.	1717 г.	1788 г.	1847 г.	1717 г.	1788 г.	1847 г.
Юго-восток .	11	2	—	2,0	0,3	—	10,9	0,4	—
Южный Уэльс и Форест-оф-Дин . . .	14	20	196	5,2	15,5	706,7	28,9	22,7	35,4
Северный Уэльс и Чешир .	5	1	11	2,3	0,6	16,1	12,4	0,9	0,8
Западный Мидленд .	14	33	192	5,4	31,8	474,2	29,7	46,6	23,7
Северо-запад Йоркшир, Дерби, Ноттингем	2	6	—	1,0	3,5	—	5,5	5,1	—
Северо-восток . . .	9	15	58	2,3	9,6	162,8	12,6	14,1	8,1
Шотландия .	—	—	36	—	—	99,9	—	—	5,0
	—	8	130	—	7,0	539,9	—	10,2	27,0
Всего . .	55	85	623	18,2	68,3	1999,6	100,0	100,0	100,0

¹ W. Smith. An Economic Geography of Great Britain, London, 1953.

К 1847 г., когда древесноугольной металлургии в Великобритании совсем уже не было, первое место по выплавке чугуна занимал Южный Уэльс (35,4%), второе — Шотландия (27%) и

третье — Западный Мидленд (23,7%). В Южном Уэльсе имелись на небольшом расстоянии друг от друга крупные месторождения коксующегося каменного угля и легко доступные залежи железных руд. В других двух районах — в Средней Шотландии и в Западном Мидленде (Стаффордшир) — благоприятным для размещения черной металлургии обстоятельством являлось наличие углистых железняков, т. е. железных руд, залегающих в верхнем карбоне и содержащих достаточно углестого вещества для выплавки чугуна с применением незначительного количества угля.

Показанные сдвиги в географии отдельных отраслей промышленного производства Великобритании в эпоху промышленного капитализма означали изменение охарактеризованного нами ранее территориального разделения труда, сложившегося в мануфактурный период. В середине XIX в. существовали районы наиболее высокого уровня развития капитализма с резко выраженным индустриальным (фабрично-заводским) профилем и аграрные районы с различной степенью капиталистического развития. В составе некоторых аграрных районов имелись отдельные промышленные города или микро-районы.

Важнейшими индустриальными районами с преобладающей специализацией на производстве средств потребления сделались хлопчатобумажные районы Ланкашира (с прилегающими к нему частями Чешира, Йоркшира и Дербишира) и шерстяной район Западного Йоркшира. В этих же районах получили развитие угледобыча и текстильное машиностроение. Основными районами производства средств производства, т. е. тяжелой индустрии — угольной, металлургической, машиностроительной, — были побережье и долины Южного Уэльса, низовья Клайда в западной части Средней Шотландии, район Бирмингема и угольный бассейн Южного Стаффордшира («Черная страна»), в Западном Мидленде, а также район Шеффилда.

Формированию и росту указанных выше индустриальных районов способствовали факторы, обеспечивавшие капиталистам наибольшую рентабельность предприятий в данных районах. Сюда относятся: а) наличие благоприятных для разработки залежей каменного угля, а также сырьевых ресурсов, б) наличие значительных портов с издавна налаженными торговыми связями, обеспечивавшими снабжение импортным сырьем и экспорт промышленных изделий¹, в) наличие квалифицированных рабочих кадров, подготовленных мануфактур-

¹ Наличие топливных и сырьевых ресурсов и удобных портов, т. е. природные условия и географическое положение, действовало в качестве фактора размещения английской промышленности лишь на фоне социально-экономических факторов, обуславливавших хозяйственное развитие данного района и использование его природных ресурсов.

ным производством; г) относительный избыток населения в аграрных районах и массовое перемещение его в развившиеся индустриальные районы, что обеспечивало предпринимателей дешевой рабочей силой.

Ряд районов, в которых прежде развито было мануфактурное производство, превратился в аграрные районы с относительно более высоким уровнем капиталистического развития, чем другие аграрные районы. Сюда относятся Восточная и Южная Англия и Мидленд. В этих районах на общем аграрном фоне выступали значительные промышленные пятна: Лондон с промышленностью, обслуживающей потребности населения столицы и перерабатывающей импортное сырье, Нортгемптоншир с обувной промышленностью, Лестершир и Ноттингемшир с трикотажным и кружевным производством, Северный Стаффордшир (старинный «гончарный округ») с фарфорово-фаянсовой промышленностью, Бристоль с переработкой импортного сырья и ряд других промышленных городов.

В составе Соединенного королевства в середине XIX в. наиболее отсталыми аграрными районами являлись области, заселенные кельтскими национальными меньшинствами, — Ирландия, долгое время фактически находившаяся на положении колонии, Средний и Северный Уэльс, Северная и Южная Шотландия.

Дальнейшему росту индустриальных районов способствовало, помимо эксплуатации английских рабочих, использование английским капиталом положения Великобритании в системе мирового хозяйства. Развитие этих районов сопровождалось их конкуренцией между собой и обезлюдением и экономическим застоем аграрных районов.

ИЗМЕНЕНИЯ В ХОЗЯЙСТВЕ ВЕЛИКОБРИТАНИИ С ПЕРЕХОДОМ К МОНОПОЛИСТИЧЕСКОЙ СТАДИИ РАЗВИТИЯ КАПИТАЛИЗМА

Общий характер изменений. Последняя четверть XIX в. и первые годы XX в. до начала мировой войны 1914—1918 гг. ознаменовались значительными изменениями в общей экономико-географической структуре Великобритании, сложившейся в период развития промышленного капитализма.

Происходивший в период промышленного капитализма процесс классовой дифференциации населения и образования двух основных антагонистических классов — крупной буржуазии и пролетариата — значительно продвинулся вперед. Вместе с тем из состава крупной буржуазии выделилась прослойка монополистов, сосредоточивших в своих руках обладание как промышленностью, так и банками и стремившихся к получению максимальной прибыли. Подчиняя себе государственный аппарат, монополистическая буржуазия стала направлять в соответствии

со своими интересами внутреннюю и внешнюю политику Великобритании, в частности политику экономической и политической экспансии и соперничества в этом с некоторыми странами.

Развитие капитализма и рост промышленности в других странах во второй половине XIX в. и в начале XX в. изменили сложившуюся в первой половине XIX в. систему международного разделения труда: Англия перестала быть «фабрикой мира». К началу XX столетия США и Германия оттеснили ее на третье место в мире по общей стоимости производимой промышленной продукции. На положении Великобритании в мировом хозяйстве резко отразилась обострившаяся в эпоху империализма неравномерность капиталистического развития отдельных стран.

Однако и после утраты мировой промышленной монополии Англия продолжала играть в мировом капиталистическом хозяйстве господствующую роль с той, однако, разницей, что она осуществляла с тех пор эксплуатацию значительной части капиталистического мира не одна, а вынуждена была делить господство с соперничающими с ней другими державами.

К началу XX в. происходит новое значительное расширение колониальных владений Англии. В это же время усиленно развивается экспорт британского капитала в колонии и зависимые страны. Говоря об Англии, В. И. Ленин указывал: «Гигантский вывоз капитала теснее всего связан здесь с гигантскими колониями...»¹.

Сложившаяся в первой половине XIX в. структура британского хозяйства с резким преобладанием промышленности, второстепенной ролью сельского хозяйства и вытекающей отсюда сильной зависимостью экономики страны от импорта сырья и продовольствия и экспорта промышленных изделий — с переходом к монополистической стадии не только сохранила свою односторонность, но еще усугубила ее.

Последняя четверть XIX в. ознаменовалась мировым аграрным кризисом, тяжело отразившимся на сельском хозяйстве Великобритании и вызвавшим дальнейшее его сокращение.

Обозначившееся в период промышленного капитализма перемещение главных очагов хозяйственной жизни из старых районов земледелия и мануфактурного производства на юге и востоке Англии в новые промышленные районы угольных бассейнов завершилось к началу XX в., вызвав упадок старых районов.

Развитие монополий и экспорт капитала. Общее усиление концентрации производства и развитие монополий в Великобритании начинается во второй половине XIX в. и принимает особенно быстрые темпы с переходом к XX в. Наиболее высокие темпы концентрации и монополизации наблюдались в военной

¹ В. И. Ленин. Соч., т. 22, стр. 230.

промышленности Великобритании, чему способствовали государственные военные заказы, прибыли от которых значительно превышали прибыли в гражданских отраслях промышленности. Важную роль в процессе монополизации британской военной промышленности сыграла централизация, т. е. слияние однородных предприятий, и так называемое вертикальное комбинирование предприятий разной специализации.

В начале XX в. в Англии действовали такие крупные монополии в области военной промышленности, металлургии и военного судостроения, как «Армстронг-Уитворт» (образована в 1882 г.), «Виккерс, Сонс энд Максим» (1897 г.) и «Кеммел Лейрд» (1903 г.).

В ожесточенной конкурентной борьбе этих монополий между собой на первое место вышел трест «Виккерс, Сонс энд Максим», переименованный в 1911 г. в «Виккерс Лимитед», а в 1919 г. приобретший предприятия ряда других отраслей промышленности и реорганизованный в концерн «Виккерс».

Уже в конце XIX в. приобретение предприятий других фирм и новое капитальное строительство вынуждали монополистические компании обращаться к банкам за долгосрочными займами и устанавливать тесную связь с банками, приведшую к сращиванию промышленного и банковского капитала. В частности, компания «Виккерс» установила связь первоначально с двумя группами банковского капитала — с группой, возглавляемой банкирскими семействами Глин, Миллс и Кюрри, которые предоставили «Виккерсу» займы, и с группой Ротшильдов, кредитовавшей закупки иностранными правительствами вооружения у «Виккерса». Со временем члены обеих этих банковских групп стали крупными акционерами «Виккерса».

В отличие от других стран, где протекционистская экономическая политика облегчала картелирование, в фритредерской Англии картели и тресты возникали большей частью лишь в тех случаях, когда число главных конкурирующих предприятий было невелико.

С переходом капитализма в его монополистическую стадию изменился характер экспансии английского капитала. Новая обстановка обусловила стремление его к получению максимальной прибыли. В этой связи для английской буржуазии приобрел особое значение вывоз капитала, ставший основным средством эксплуатации не только колоний, но и ряда государств Азии (например, Китая, Ирана, Турции), латиноамериканских республик, а также более слабых европейских государств (Испании, Португалии, Греции, Дании, Норвегии).

По размерам вывезенного капитала Англия заняла и долго удерживала первое место в мире. Ее капиталовложения за границей, составлявшие в 1850 г. 200 млн. ф. ст., увеличились к 1880 г. до 1 млрд. ф. ст., а к 1913 г. превысили 3,5 млрд. ф. ст.,

принося английской буржуазии ежегодный доход в размере 160—200 млн. ф. ст.

Утрата Англией мировой промышленной монополии и развитие британской колониальной империи. Несмотря на господствовавшую в середине XIX в. уверенность английской буржуазии в непоколебимости ее мирового промышленного господства, последнее исчезло гораздо быстрее, чем установилось.

Для отвоевания у Англии промышленной монополии ее соперникам необходимо было, во-первых, оснастить свою промышленность таким машинным оборудованием, которое обусловило бы более высокую производительность труда по сравнению с английской промышленностью, и, во-вторых, обеспечить свою промышленность рынком сбыта.

Во время промышленного переворота каждая машина строилась в индивидуальном порядке, специально для заказавшей ее фабрики, и Англия, бывшая единственной машиностроительной страной, обеспечивала за собой монополию в обладании машинами. Впоследствии, когда производство машин приняло массовый характер, а сами машины стали обращаться в качестве товара, капиталисты других стран получили возможность свободно приобретать машинное оборудование для создания промышленных предприятий. В последней четверти XIX в. происходит усиленное развитие машинной индустрии в Соединенных Штатах Америки и в Германии. В этих странах создается собственное машиностроение, развивается техническая мысль. Молодая промышленность США и Германии перегнала в этот период по совершенству своего оборудования старую английскую промышленность. Техническому отставанию последней способствовало ее прежнее монопольное положение: в данном случае роль основного капитала как тормоза технического прогресса усиливалась отсутствием иностранной конкуренции у британских предпринимателей.

Что касается рынков сбыта, то развивавшаяся в последней четверти XIX в. промышленность США имела емкий внутренний рынок, обусловленный образованием значительного слоя зажиточных фермеров в степных районах, где переселенцы могли фактически бесплатно (согласно закону о хомстедах) получать крупные земельные участки. Рост населения, происходивший благодаря массовой иммиграции особенно быстро, вызывал непрерывное увеличение емкости внутреннего рынка. Ориентируясь в то время на внутренний рынок, буржуазия США защищала свою промышленность барьерами протекционистских таможенных пошлин от конкуренции английских товаров.

Германия не имела такого емкого внутреннего рынка, как США, и вынуждена была ориентировать свою развивавшуюся промышленность в значительной мере на экспорт, вступив сразу же в острое соперничество с Англией. Более высокий уровень

техники и капиталистической организации промышленных предприятий в Германии обусловил возможность успешной конкуренции германских изделий с английскими. Экономическое преимущество молодой германской промышленности было подкреплено применением Германией методов политического воздействия на слабые государства для улучшения условий сбыта германских товаров.

Мировой промышленный кризис семидесятых годов ударил по Англии сильнее, чем по ее молодым соперникам. Процесс утраты ею внешних рынков сбыта усилился в последние десятилетия XIX в., лишь частично компенсируясь оживлением колониальной экспансии Великобритании. В начале восьмидесятых годов Великобритания потеряла первенство по общему объему промышленного производства (в ценностном выражении), перейдя на второе место, после США. Третье место заняла Германия, быстро догнавшая Англию. В 1900 г. Англия очутилась уже на третьем месте в мире по объему промышленной продукции, после США и Германии. При все обострявшемся соперничестве между этими тремя претендентами на мировую промышленную гегемонию такое положение сохранилось до мировой империалистической войны 1914—1918 гг., одной из главных причин которой были англо-германские противоречия.

Неравномерность промышленного развития трех главных капиталистических стран отражается в различиях среднегодовых темпов роста их промышленной продукции.

Среднегодовые темпы роста промышленности основных капиталистических держав в 1860—1913 гг. в %

Страны	1860—1890 гг.	1891—1913 гг.
Великобритания	2,0	2,1
Германия	3,6	4,1
США	5,4	4,2

Как видим, в 1891—1913 гг. в Великобритании темп роста промышленности был вдвое меньше, чем в США и Германии. В тот же период происходил рост промышленности также в России, Франции, Австро-Венгрии и некоторых других государствах.

В старейшей отрасли промышленности — текстильной — утрата Великобританией ее монопольного положения выразилась в следующих цифрах: доля Великобритании в мировой переработке хлопка составила в 1912—1913 гг. лишь 18,5% против 65—70% в середине XIX в. В то же время доля США в 1912—1913 гг. достигла 27,5%. Кроме того, по 5—7% мировой переработки хлопка падало на Россию, Германию, Японию, Индию, Францию, Австро-Венгрию.

Еще показательнее сдвиги в размещении мировой тяжелой индустрии, служащей наиболее верным отражением уровня хозяйственного развития. Эти сдвиги, обозначавшие утрату Великобританией мировой промышленной монополии, подтверждает динамика производства стали в отдельных странах. Выплавка стали в Великобритании за 35 лет выросла в 3,4 раза, тогда как в США — в 18,4 раза и в Германии — в 19,6 раза.

Резко изменился удельный вес основных сталепроизводящих стран в мировом итоге: доля Великобритании, составлявшая в 1880 г. 40% мировой выплавки стали, сократилась в 1914 г. до 13%, тогда как доля США увеличилась с 23 до 39,5%, а доля Германии — с 12 до 22,6%. В некоторых других странах также произошел рост металлургии, но они значительно отставали от трех главных стран — производителей стали.

Утрата Англией своего прежнего господствующего положения еще более резко обозначилась в машиностроении, этой важнейшей промышленной отрасли. В 1913 г. США дали 51,8% мирового производства машин, Германия — 21,3%, а Великобритания — лишь 12,2%. За нею шли: Россия — 3,5%, Австро-Венгрия — 3,4%, Канада — 2,4% и Франция — 2%. Примерно по 1% мировой продукции машиностроения приходилось на долю Италии, Бельгии, Швейцарии и Швеции.

Анализируя сдвиги в географии основных отраслей мировой промышленности, мы приходим к двум выводам. Первый из них сводится к констатации уже отмечавшегося нами факта утраты Великобританией ее монопольного положения в мировом промышленном производстве. Второй вывод заключается в том, что после ликвидации британской монополии географическое размещение промышленности на земном шаре отнюдь не стало более или менее равномерным: оно оказалось сосредоточенным в небольшом числе более развитых стран. Это означало, что меньшинство капиталистического мира, «горстка стран», удерживало утраченную Англией монополию в промышленном производстве этого мира, используя подавляющее большинство стран в качестве аграрно-сырьевых баз и рынков сбыта. Англия, входя в состав этой «горстки», разделяла с ними промышленную монополию, которой она прежде обладала одна. В. И. Ленин кратко сформулировал это положение следующими словами: «...вместо безраздельной монополии Англии мы видим борьбу за участие в монополии между небольшим числом империалистических держав, характеризующую все начало XX века»¹.

Из этого вытекали такие следствия:

а) британская экономика сохраняла многие свои прежние черты, обусловленные ее развитием на базе превращения других стран в аграрно-сырьевые придатки Великобритании;

¹ В. И. Ленин. Соч., т. 22, стр. 271.

б) обострялось соперничество Великобритании с некоторыми другими странами на почве разделения между ними мировой промышленной монополии;

в) ослабление международных позиций британского капитализма и усиление классовой борьбы в Англии побуждали английскую буржуазию искать укрепления своего положения путем приобретения новых обширных колоний и «сфер влияния».

В последние десятилетия XIX в. Англия проявляла особенно большую активность в завершавшемся территориальном разделе мира между великими державами, завладевая новыми колониями в Африке и Азии. Около трети обширной территории Британской империи приходится на владения, присоединенные после 1884 г. Утратив мировую промышленную монополию, Англия сохранила мировую гегемонию в эксплуатации колоний: в 1914 г. ей принадлежало 57% площади всех колоний земного шара, причем население британских колоний составляло 71% населения всех колониальных стран.

В этот период буржуазные политические деятели Великобритании уже не повторяли высказываний в пользу отказа от колоний; напротив, в 1896 г. английский министр колоний Джозеф Чемберлен заявил: «Теперь никто уже более не оспаривает огромных преимуществ единой империи, позволяющих нам пользоваться всеми выгодами торговли...».

В. И. Ленин, подчеркивая существование различных типов экспорта капитала в зависимости от характера использования его, указал, что «в Англии на первое место выдвигаются ее колониальные владения...»¹. Это обстоятельство помогло Англии и после утраты ею мировой промышленной монополии удерживать рынки сбыта и источники сырья и сохранять в течение некоторого времени первенство по экспорту промышленных изделий. Однако действие закона неравномерности капиталистического развития в эпоху господства монополий привело в течение первого десятилетия XX в. к чрезвычайному обострению противоречий между Великобританией и ее главным соперником в то время — Германией. Англо-германское соперничество являлось частью клубка международных империалистических противоречий, нарастание которых привело в 1914 г. к попытке разрешить их войной.

В 1918 г. Англия оказалась в лагере победителей. Используя это, она осуществила передел германских колоний, присоединив львиную долю их к Британской империи. В качестве подмандатных территорий к Британской империи отошли следующие германские колонии: в Африке — Танганьика и части Того и Камеруна (непосредственно к Англии), Юго-западная Африка

¹ В. И. Ленин. Соч., т. 22, стр. 230.

(к Южно-Африканскому Союзу), в Океании — юго-восточная часть Новой Гвинеи, архипелаг Бисмарка и часть Соломоновых островов (к Австралийскому Союзу), часть островов Самоа (к Новой Зеландии). Англия присоединила также в качестве подмандатных территорий часть бывших владений союзной с Германией Турции (Ирак, Палестину, Трансиорданию) и фактически подчинила своему контролю отделившиеся от Турции страны Аравийского полуострова.

Однако, несмотря на победу над Германией и на присоединение новых владений, Англии не удалось значительно улучшить свое положение в мировом хозяйстве. Дальнейшее развитие британской экономики происходило под знаком наступившего общего кризиса капитализма.

ГЛАВА ТРЕТЬЯ

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ХОЗЯЙСТВА ВЕЛИКОБРИТАНИИ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ РАЗВИТИЯ УРОВЕНЬ РАЗВИТИЯ БРИТАНСКОГО КАПИТАЛИЗМА

Будучи страной, где зародилась крупная фабрично-заводская промышленность и где впервые проявились многие типичные черты империализма, Великобритания уже во второй половине XIX в. характеризовалась относительно высоким уровнем развития капитализма.

Хотя в дальнейшем Великобритания отстала в темпах развития от США, а в отдельные периоды отставала и от Германии, она продолжает оставаться одной из стран с наиболее высоким уровнем капиталистического развития.

Главным показателем этого являются ее мощные производительные силы, судить о которых можно путем сопоставления объема производства важнейших промышленных товаров в Великобритании и в других крупных капиталистических странах (см. таблицу на стр. 101).

По производству таких важнейших промышленных товаров, как электроэнергия, уголь, сталь, автомобили, тракторы, шерстяные ткани, Великобритания стоит на втором месте среди капиталистических стран, после США, а по судостроению даже на первом.

В 20—30-х годах удельный вес Великобритании в промышленном производстве капиталистического мира составлял 10—12%. К 1953 г. продукция британской промышленности выросла в 1,6 раза против 1929 г., но удельный вес ее в промышленном производстве капиталистического мира остается примерно на уровне 20—30-х годов. Этот показатель говорит о высокой степени индустриализации, если сопоставить его с удельным весом Великобритании в населении капиталистического мира, составляющим лишь 3—4%. Промышленное производство Великобритании намного превосходит потребление ее населением промышленных изделий. О развитии производительных

**Производство важнейших видов промышленной продукции
в Великобритании и в некоторых других крупных капиталистических
странах в 1953 г.**

Виды промышленной продукции (с указанием единиц измерения)	Велико- британия	США	Зап. Герма- ния	Фран- ция	Италия	Япония	Канада
Электроэнергия (млрд. квт-ч)	66	513,5	36	41	32	56	66
Уголь (млн. т)	227	437,5	299	55	1	46	13
Чугун (млн. т)	11,4	68,8	11,7	8,6	1,2	4,6	2,8
Сталь (млн. т)	17,9	101,2	15,4	10,0	3,5	7,6	3,7
Алюминий (тыс. т)	31	1 136	107	112	55	46	489
Автомобили (тыс. штук)	834	7 328	465	498	174	45	485
Тракторы (тыс. штук)	110	550	. . .	27
Суда в постройке (тыс. бр.-рег. т)	2 041	600	634	423	352	382	. . .
Серная кислота (млн. т)	1,9	12,9	1,5	9,0	2,5	2,0	0,7
Хлопчатобумажные ткани (млн. м)	1 678	9 305	2 350	229
Шерстяные ткани (млн. кв. м)	365	482	136	160	176	139	22

сил Великобритании говорит также наличие разнообразного машиностроения, занимающего первое место в ее промышленности и играющего значительную роль в капиталистическом мировом хозяйстве.

Вторым показателем высокого уровня британского капитализма является концентрация промышленного производства. По данным промышленной переписи 1949 г., 30% всех занятых в обрабатывающей промышленности лиц сосредоточено на предприятиях с 1000 и более рабочих и служащих. В машиностроении в предприятиях такого масштаба сосредоточено 44% всех занятых в этой отрасли лиц, а в металлургии — 56%. Этим крупным предприятиям принадлежит ведущая роль в промышленности. Средние и мелкие предприятия, хотя и многочисленны, но играют второстепенную роль.

С концентрацией промышленного производства связана централизация капитала. Процесс образования крупных акционерных компаний, слияния их в монополистические тресты и сращивания с банками резко усилился за последние десятилетия.

Финансовая верхушка Великобритании, контролирующая экономику страны, состоит из нескольких группировок, связанных с пятью крупнейшими банками: «Мидленд Банк», «Ллойдс Банк», «Вестминстер Банк», «Барклейс Банк» и «Нейшл Провиншл Банк». В этой так называемой «большой пятёрке» («биг файв») сосредоточено $\frac{3}{4}$ всех вкладов в британские частные банки.

Наряду с монополистическими компаниями типа трестов в Великобритании получили большое распространение картельные объединения, называемые промышленными ассоциациями. Имеется ряд отраслевых союзов этих ассоциаций (например, Федерация железа и стали) и главный центральный союз их — Федерация британской промышленности.

Высокое развитие капитализма в Великобритании проявляется и в сельском хозяйстве. Здесь также имеет место значительная концентрация производства: крупнокапиталистические фермеры (36% всех фермеров) владеют $\frac{3}{4}$ обрабатываемой площади страны и используют труд $\frac{9}{10}$ всех сельскохозяйственных рабочих. Обезземеление и разорение крестьянства и рост капиталистического фермерства привели к пролетаризации сельского населения. Более $\frac{2}{3}$ занятых в сельском хозяйстве лиц — наемные рабочие. Эта цифра особенно показательна при сопоставлении с другими странами: в США наемные рабочие составляют 23,5% всех занятых в сельском хозяйстве лиц, во Франции — 35%.

Большое развитие промышленности в Великобритании, значительная концентрация ее, рост монополий и господство финансового капитала, крупнокапиталистический характер сельскохозяйственного производства — все это характеризует высокий уровень развития британского капитализма. Отражением этого является особенность классовой структуры населения Великобритании: исключительно высокий удельный вес лиц, работающих по найму, — 90% всего самостоятельного населения.

МОНОПОЛИСТИЧЕСКИЙ ХАРАКТЕР БРИТАНСКОЙ ЭКОНОМИКИ

Одна из важнейших черт современной экономики Великобритании заключается в развитии и господстве монополий.

Среди монополистических объединений, действующих в самой Великобритании (но имеющих вместе с тем и крупные филиальные предприятия в других странах), особенно выделяются гигантские монополии — концерн «Виккерс», Имперский химический трест и концерн «Юнилевер».

Концерн «Виккерс», образовавшийся в 1919 г. в результате слияния ряда монополистических компаний, действовавших в военной промышленности, черной металлургии и судостроении, контролируется несколькими сильными группами финансовой олигархии, среди которых выделяются: шотландская, во главе с семействами земельных и промышленных магнатов Скотт-Боклю и Литгоу, и бирмингемская, возглавляемая семействами магнатов металлургии Гест и Болдуин. В 1928 г. в порядке финансового «оздоровления» концерн «Виккерс» был превращен в холдинг-компанию, владеющую контрольными пакетами акций в нескольких дочерних компаниях. Его военные и машинострои-

тельные заводы вместе с заводами поглощенного им треста «Армстронг — Уитворт» вошли в состав главной дочерней компании «Виккерса» — машиностроительного треста «Виккерс — Армстронг». На долю последнего пришлось 84% всех промышленных инвестиций концерна «Виккерс». Более половины акций этого треста, дающие $\frac{4}{5}$ голосов акционеров, принадлежит «Роял Банк оф Скотленд», который является орудием указанных шотландской и бирмингемской финансовых групп.

В 1929 г. «Виккерс» совместно с концерном «Кэммел-Лэйрд» учредил мощный металлургический трест — «Инглиш Стил Корпорейшн» и вагоностроительный трест «Метрополитен Кэммел Керриедж энд Вегон». Электротехнические предприятия «Виккерса» явились базой для создания электротехнического треста «Метро — Виккерс», с участием компании «Ассошиейтед Электрик Индастрис».

В 30-х годах и особенно во время второй мировой войны «Виккерс» развил бурную деятельность, поставляя английскому правительству и ряду иностранных государств вооружение, экспортируя капитал и участвуя в международных соглашениях военнопромышленных фирм. К началу второй мировой войны «Виккерс» владел акциями 12 крупных компаний в Великобритании и имел за границей более 150 предприятий и ряд агентств, филиалов и дочерних компаний во всех частях света. Война 1939—1945 гг. и послевоенная гонка вооружений привели к дальнейшему усилению его мощи.

Имперский химический трест — «Империял Кемикл Индастрис» (сокращенно «ИКИ») — образовался в 1926 г. в результате слияния крупнейших химических компаний: содово-щелочных фирм — «Бруннер Монд» и «Юнайтед Алкали», концерна «Нобель», владевшего предприятиями по производству взрывчатых веществ, искусственного шелка и др., и фирмы «Бритиш дайстафс», изготовлявшей красители и другие химикаты. В настоящее время «ИКИ» контролирует около сотни компаний со 100 тыс. рабочих и производит почти $\frac{9}{10}$ продукции основной химической промышленности Великобритании и многие другие виды химических продуктов, от взрывчатых веществ до медикаментов. «ИКИ» владеет в Англии также нефтеперерабатывающими заводами, бумажными фабриками, стекольными заводами и медеплавильными заводами.

«ИКИ» имеет крупные инвестиции в других странах, участвуя в химической промышленности Бельгии, Испании, Японии, Индии, Малайи, Австралии, Новой Зеландии, Южно-Африканского Союза, Египта, Израиля, Иордании, Чили, Аргентины. В Канаде он является крупным участником никелевого треста и других предприятий.

Главную роль в «ИКИ» играет ланкаширская группа финансовой олигархии, которую возглавлял Монд (лорд Мелчет), а после его смерти возглавляет Макгоуэн. «ИКИ» тесно связан

с двумя из крупнейших банков — «Мидленд Банк» и «Барклейс Банк», а также с финансовой группой Ротшильдов.

Концерн «Левен Бразерс энд Юнилевер» (сокращенно «Юнилевер») вырос из учрежденной в 1894 г. мыловаренной фирмы «Левен Бразерс» («Братья Левен»), которая к 1918 г. контролировала свыше 740 компаний и превратилась в крупный мыловаренно-маргариновый концерн с предприятиями во многих странах. В 1930 г. после ожесточенной конкурентной борьбы «Левен Бразерс» и нидерландский маргариновый трест «Маргарин Юнион» слились в концерн «Юнилевер», поглотивший в дальнейшем ряд других фирм. Ныне он имеет более 600 дочерних компаний с 900 фабриками в 27 странах и, кроме того, контролирует промышленные и торговые предприятия в 51 стране.

«Юнилевер» господствует в международной торговле мылом и маргарином, производит и продает кокосовое и оливковое масла, копру, китовый жир, рыбопродукты, витамины, каучук, чай, шелк, бумагу, парфюмерные изделия и пр. Он владеет плантациями кокосовых пальм площадью в 120 тыс. га на Соломоновых островах, большой флотилией китобойных судов, действующей в Антарктике, тремя флотилиями траулеров, ведущих ловлю рыбы в Северном море, а также грузовыми судами, курсирующими между Англией и колониальными странами. Кроме того, «Юнилевер» ведет большую розничную торговлю, имея сеть универсальных магазинов (под фирмой «Линтон»), магазинов молочных продуктов (под фирмой «Мейнол») и мороженого (под фирмой «Уолс»). «Юнилевер» владеет также крупными ситценабивными фабриками и действует в качестве агентства американского автомобильного треста «Дженерал Моторс» по сбыту автомобилей в Южной Африке.

Кроме этих трех, крупные монополистические компании имеются в Великобритании в банковском деле («большая пятерка»), во всех отраслях промышленности, в транспорте (особенно морском), в торговле и в страховании. В последующем изложении при рассмотрении отдельных отраслей промышленности и транспорта указываются господствующие в них монополии.

Из приведенной выше краткой характеристики «Виккерса», Имперского химического треста и «Юнилевера» видно, что эти монополии наряду с предприятиями в Великобритании имеют сеть предприятий за границей. Кроме того, в Англии есть ряд монополий, целиком сосредоточивающих свою деятельность за границей. В большинстве своем эти монополии владеют источниками сырья в колониях и слаборазвитых странах. Они делают с другими монополиями контроль над добычей соответствующих видов сырья в капиталистическом мире. Укажем важнейшие из монополий этого типа.

Общеизвестные нефтяные монополии мирового значения — «Роял Дач Шелл» и Англо-Иранская нефтяная компания, пере-

именованная в 1954 г. в «Бритиш Петролеум». Первая возникла в 1907 г. путем слияния английской и нидерландской компаний. Значительная часть акций «Роял Дач Шелл» принадлежит английским финансовым группам (Самюэля, Ротшильдов и др.), а также голландцам. Эта компания владеет нефтяными промыслами в Бирме, Индонезии, Британском Борнео, Венесуэле, является одним из главных участников Иракской нефтяной компании. Англо-Иранская нефтяная компания образовалась в 1909 г. для эксплуатации месторождений нефти в южной части Ирана. Около 56 % ее акций принадлежит британскому государству, остальные — крупным английским капиталистам. В начале 20-х годов под контролем обеих английских нефтяных монополий находилась большая часть известных тогда ресурсов нефти в капиталистическом мире за пределами США. За последние десятилетия английские монополии утратили часть своих позиций. «Роял Дач Шелл» оказалась сильно потесненной из нефтяной промышленности стран Латинской Америки. Она лишилась захваченных ею месторождений нефти в Румынии, которая, став народной республикой, осуществила социалистическую национализацию своих природных ресурсов. Сильным ударом для Англо-Иранской нефтяной компании была проведенная в 1951 г. под давлением широких масс иранского народа национализация нефтяной промышленности в Иране. Однако в 1954 г. нефтяные магнаты добились от иранского правительства передачи на 25 лет контроля над добычей нефти в Иране, ее переработкой и вывозом нефтепродуктов международному консорциуму, в котором 40 % акций получила б. Англо-Иранская нефтяная компания, 14 % — «Роял Дач Шелл», 40 % — американские компании и 6 % — французская. Эксплуатация американскими монополиями ряда новооткрытых крупных нефтяных месторождений, в частности в Саудовской Аравии, также ослабила позиции английских нефтяных монополий. В последние годы нефтяные монополии создали крупную нефтеперерабатывающую промышленность в самой Великобритании, импортируя туда в больших количествах сырую нефть.

В области добычи и выплавки цветных металлов, которыми недра Великобритании бедны, действует около сотни английских компаний. Двум из них принадлежит ведущее место в оловянной промышленности капиталистического мира. Трест «Консолидейтед Тин Смелтерс», в котором, кроме английских капиталистов, участвуют голландский концерн «Биллитон» и боливийская финансово-промышленная группа Патиньо, владеет оловянными рудниками и заводами в Малайе и Австралии (а прежде владел и боливийской оловянной промышленностью, до ее национализации). Другая монополия — «Лондон Тин Корпорейшн», с участием того же голландского концерна, действует в Малайе, Нигерии, Таиланде и Бирме.

Под контролем английского капитала находится добыча меди в Северной Родезии, занимающей второе, после Чили, место в капиталистическом мире по ресурсам меди. Действующие в Родезии английские меднорудные фирмы принадлежат финансовым группам Оппенгеймеров, Битти и Ротшильдов. Последние через компанию «Рио-Тинто» контролируют добычу меди и серных пиритов в Испании. Английские монополии участвуют также в медной промышленности в Канаде и Бельгийском Конго.

Добыча и выплавка свинца и цинка в Австралии, Бирме, Канаде и в некоторых из британских колоний, осуществляемая рядом компаний, контролируется английским концерном «Амалгамейтед Метал Корпорейшн».

Английским капиталом (группой Монда) была создана в 1901 г. компания по добыче никеля в Канаде, влившаяся в 1928 г. после острой конкурентной борьбы в американо-канадский трест «Интернейшнл Никел Компани оф Канада» («ИНКО»). В этом тресте, где участвуют американские финансовые группы Рокфеллера, Меллона, Моргана и Дюпона, английскому монополистическому капиталу (в основном Имперскому химическому тресту) принадлежит около 30 % акций. В тресте происходит внутренняя борьба между американскими и английскими участниками. В руках «ИНКО» находится 90 % канадских никелевых месторождений, имеющих мировое значение, а также месторождения никеля в Венесуэле и Бразилии. Удельный вес «ИНКО» в добыче никеля в капиталистическом мире составляет 73 %.

Крупнейшие залежи марганца находятся в Индии, Южно-Африканском Союзе и на Золотом Береге. В результате острой борьбы американских монополий с английскими доля последних в добыче марганца в капиталистическом мире сократилась с 52 % в 1937 г. до 39 % в 1952 г. Английские монополии контролировали в том же году около 70 % запасов хромовой руды в капиталистическом мире — в Южно-Африканском Союзе, на Кипре, в Сьерра-Леоне, Австралии, отчасти в Индии, Южной Родезии и Новой Каледонии. Находившиеся под контролем английских монополий залежи вольфрама в Бирме и ванадия в Индии составляли соответственно 35 % и 32 % ресурсов этих легирующих металлов в капиталистическом мире.

Ряд английских монополистических компаний, в которых господствуют финансовые группы Оппенгеймеров и Битти, осуществляют добычу золота в Южно-Африканском Союзе, Юго-западной Африке, Сьерра-Леоне, Танганьике, на Золотом Береге, а также в Бельгийском Конго и Анголе. Один из Оппенгеймеров возглавляет крупнейшую компанию по добыче алмазов «Де Бирс» и компанию по торговле алмазами «Дайамант Корпорейшн».

Очень сильны позиции английского капитала в производстве

натурального каучука в Юго-восточной Азии, дающей 96 % его сбора в капиталистическом мире. В Великобритании зарегистрировано 490 каучуковых компаний, из которых 103 контролируются четырьмя финансовыми группами — «Гариссон энд Кроссфилд», «Гутри энд Компани», «Томас Барлоу» и «Раббер Эстейт Эйдженси». Английские компании владеют крупными плантациями каучуконосов в Малайе, Индонезии, Британском Борнео, Индии, Бирме, на Цейлоне и в Африке. Кроме того, английский монополистический капитал через банки держит под своим контролем ряд плантаций, принадлежащих в этих странах местной буржуазии и помещикам. Он скупает также каучук, производимый в мелких крестьянских хозяйствах. Английский капитал сохраняет в своих руках (по данным 1952 г.) контроль над 62 % производства натурального каучука в капиталистическом мире.

* * *

Приведенные выше сведения о важнейших английских монополиях и группах финансовой олигархии позволяют перейти к рассмотрению проявлений господства монополий в британской экономике.

Основной экономический закон современного капитализма диктует необходимость для монополий получать не среднюю, а максимальную прибыль, ибо без такой прибыли монополии не могут более или менее регулярно осуществлять расширенное воспроизводство. Экономическая мощь финансового капитала и зависимость от него государственного аппарата открывают перед монополиями возможность добиваться получения максимальной прибыли всеми способами, вытекающими из упомянутого закона.

Одним из таких способов является установление высоких монопольных цен. Английские монополии при посредстве ассоциаций, роль которых очень возросла за последние три десятилетия, определяют минимальный уровень продажных цен, обязательный для входящих в ассоциацию фирм, и ограничивают производство установлением квоты для каждой фирмы. Не входящие в картели предприятия (аутсайдеры) обычно не выдерживают борьбы с ними. Действуя через картельные ассоциации и банки, а иногда и через государственный аппарат, монополии добиваются слияния с ними более слабых предприятий или ликвидации последних. В 20-х и особенно в 30-х годах слияния и ликвидации фирм в Великобритании приняты массовый характер, особенно в старых промышленных отраслях — угольной, металлургической, текстильной, судостроительной. Выплачивая компенсацию владельцам ликвидированных предприятий, монополии все же оставались в выигрыше, так как этой ликвидацией они устраняли конкурентов и получали возможность повышать уровень цен.

Вторая мировая война еще более усилила роль монополий в английской экономике. Для всех предприятий стало обязательным вхождение в картельные ассоциации и подчинение их контролю. Происходила дальнейшая концентрация производства.

В целях поддержания цен на высоком уровне английские монополии влияют на направление внешнеторговой политики. Препраждая с помощью государственных протекционистских мероприятий доступ в Великобританию и ее колонии тем или иным иностранным товарам, эти монополии добиваются соглашений с конкурирующими иностранными монополиями о разделе рынков или о поддержании высокого уровня цен.

С господством монополий связаны и новые методы эксплуатации трудящихся. Примером может служить проводившаяся лейбористским правительством в 1945—1951 гг., когда сильно возросла дороговизна жизни в стране, политика «замораживания» заработной платы с целью не допустить ее повышения, которого требовали британские рабочие и служащие.

Далее, не раз практиковалось переложение крупных расходов по реконструкции той или иной отрасли хозяйства с монополий на плечи налогоплательщиков. В этом заключалась цель проведенной в Англии с одобрения капиталистов буржуазной национализации угольной промышленности, электрохозяйства, железнодорожного и внутреннего водного транспорта.

К мероприятиям этого же порядка относились передача монополистическим компаниям за минимальную цену ряда государственных заводов, построенных во время второй мировой войны, выдача монополиям из государственных средств различных субсидий, а также практиковавшаяся в первое послевоенное десятилетие застройка государством в районах хозяйственного застоя «промышленных участков» с передачей сооруженных на них фабрично-заводских зданий предпринимателям на льготных условиях. Наконец, огромное бремя расходов, связанных с колониальной политикой и гонкой вооружений, также легло в основном на народные массы.

Наряду с усилением эксплуатации трудящихся метрополии английский финансовый капитал еще в большей мере усиливает эксплуатацию колоний и слаборазвитых стран. На примере охарактеризованных выше английских монополий видно, какими колоссальными природными богатствами они владеют в слаборазвитых странах. Разработка контролируемых ими источников промышленного сырья в этих странах и эксплуатация дешевого труда местного населения¹ приносят монополиям еще более высокую прибыль, чем многие предприятия в метрополии².

¹ Вопросы эти подробно освещены в работе А. А. С а н т а л о в а — Импералистическая борьба за источники сырья, М., 1954, стр. 35—80.

² В органе английского финансового капитала «Financial Times» от 5 января 1952 г. сообщалось, что в 1951 г. прибыль 2970 компаний, действующих

В своем классическом труде об империализме В. И. Ленин показал, что монополиям свойственна тенденция к застою и загниванию, выражающаяся в искусственной задержке технического прогресса. Другие проявления загнивания, раскрытые в свое время В. И. Лениным на примерах из английской экономики, выразились: в образовании большого слоя рантье, не связанных с производством; в широком развитии экспорта капитала, создающего тип государства-рантье; в росте численности непроизводительных категорий населения; в росте непроизводительного использования природных ресурсов; в усилении подкупа буржуазией верхушки рабочего класса¹.

За время между первой и второй мировыми войнами в Англии наблюдалось систематическое снижение темпов расширенного воспроизводства. Большую часть этого периода объем британского промышленного производства в целом был ниже уровня 1913 г. Уровень 1913 г. был превзойден лишь в 1935—1939 гг., причем важную роль в этом сыграли военные заказы в связи с подготовкой к войне.

После второй мировой войны обозначился повышенный спрос на внутреннем и внешнем рынках. Он был обусловлен необходимостью замены давно не обновлявшегося основного капитала в ряде отраслей промышленности, недостаточным производством предметов потребления в годы войны, а также новым ростом вооружений. Все это вызвало увеличение общего объема британской промышленной продукции в 1947—1954 гг. При этом уровень продукции в 1954 г. был лишь на 60 % выше, чем в 1913 г., т. е. 41 год тому назад.

Значительное развитие в Англии между первой и второй мировыми войнами получили такие черты общего кризиса капитализма, как постоянная недогрузка производственного аппарата и массовая хроническая безработица. Так, в благоприятном для хозяйства Англии 1929 году $\frac{1}{10}$ всех ее рабочих — 1,3 млн. человек — были безработными. Мировой экономический кризис, полностью развернувшийся в Англии в 1931—1933 гг., вызвал в ней ликвидацию многих промышленных предприятий, общее сокращение производства в 1932—1933 гг. на 16 % против 1929 г. (по выплавке чугуна на 46 %, стали на 28 %), усиление недогрузки производственного аппарата (в текстильной промышленности на 33—40 %, в черной

в самой Великобритании, составила 34 % их капитала, тогда как 817 компаний, действующих в заморских странах, получили прибыль в размере 47 % их капитала. Надо иметь в виду, что цифры основаны на данных самих компаний, обычно преуменьшающих цифры своих доходов для снижения суммы налогов, которую им приходится платить.

¹ В. И. Ленин. Соч., т. 22, стр. 262—271.

металлургии и в судостроении на 50%), рост хронической безработицы, охватившей в 1932 г. 2,8 млн. человек — 22% всех рабочих Великобритании. Значительная недогрузка ряда отраслей промышленности и высокий процент безработных — 10—12% общего числа рабочих — удерживались в Англии и после кризиса, вплоть до второй мировой войны.

Поскольку размещение британской промышленности характеризуется концентрированностью ее в нескольких индустриальных районах, процесс усиления промышленного застоя охватывал целые районы, получившие в литературе название «пораженных», «депрессированных» (depressed areas), или «distressed areas» (районы бедствий), которые после второй мировой войны были сначала переименованы в «special areas» (особые районы), а затем в «районы развития». К таким районам были официально отнесены Южный Уэльс, Северо-восточная Англия (Дургам — Нортумберленд), Средняя Шотландия, Южный Ланкашир и Западный Камберленд. Здесь в годы кризиса без работы находилось до 30—40% всего рабочего населения, а в отдельных графствах даже больше. После кризиса процент безработных в этих районах оставался очень высоким — в пределах 18—21%, а в Уэльсе до 27% и выше.

Возобновление в послевоенные годы безработицы сочеталось с эксплуатацией рабочих и ростом стоимости жизни. Реальная заработная плата английских рабочих в 1955 г. в среднем была ниже, чем в 1938 г. В социальной структуре населения Великобритании удельный вес лиц непроизводительных профессий достиг исключительной высоты — почти 40% всего самостоятельного населения (по переписи 1951 г.).

* *
*

Экономическая политика английских монополий усилила обозначившуюся еще в XIX в. односторонность структуры британской экономики. Опираясь на эксплуатацию колоний и слаборазвитых стран, монополии располагают в Великобритании промышленностью, работающей в основном на дешевом импортном сырье и экспортирующей значительную часть своей продукции. В то же время финансовый капитал на протяжении десятилетий ввозит в Англию из аграрных стран дешево закупаемое продовольствие взамен экспортируемых туда английских промышленных товаров. В итоге сельское хозяйство в экономике Великобритании в целом стало играть второстепенную роль. В нем занято 5,7% самостоятельного населения страны, тогда как в промышленности 47% (по переписи 1951 г.).

Из такой структуры британского хозяйства вытекает необходимость ввозить из-за границы большую часть потребляемого страной продовольствия и промышленного сырья. В 1949—1951 гг. Великобритания вынуждена была импортировать сле-

дующие доли потреблявшихся в стране продовольственных товаров: пшеницы — 68%, мяса — 50, масла — 92, сыра — 72, яиц — 43, сахара — 76, фруктов — 64%. Потребление чая, кофе, какао полностью удовлетворяется импортом.

Из видов промышленного сырья Великобритания ввозит все или почти все потребляемое ею количество цветных и легированных металлов (частично в рудах и концентратах, частично в выплавленном виде), натурального каучука, хлопка, шелка, джута, 97% льна, 96% лесоматериалов, 70% шерсти, 50% кожаненного сырья, 50—60% железа (в руде). Потребность в жидком топливе и смазочных маслах удовлетворяется на 97% импортом нефти.

Основными базами снабжения Великобритании продовольствием и сырьем являются доминионы, колонии и другие зависимые от английского капитала страны.

Односторонность хозяйственной структуры Великобритании вызывает пассивность ее внешнеторгового баланса. Необходимость ввоза большого ассортимента разнообразных товаров и огромные масштабы ввоза вынуждают Англию постоянно платить за границу в покрытие импорта больше, чем она выручает от экспорта. Так, в 1938 г. 42% импорта оставалось непокрытым выручкой от экспорта. Такое положение в обычных условиях не вызывало экономических осложнений, так как дефицит торгового баланса Великобритании покрывался и даже перекрывался заграничными доходами из ряда источников — от британских капиталовложений в других странах, от перевозок британскими судами иностранных товаров, от комиссионных и страховых операций за границей. Однако такой платежный баланс не отличается устойчивостью и нарушается в случае роста дефицита торгового баланса или сокращения доходов из-за границы. Это проявилось особенно резко во время второй мировой войны. Усиленный импорт оружия, стратегического сырья, нефтепродуктов и продовольствия наряду с сокращением экспортных возможностей вызвали большой рост дефицита торгового баланса Англии. В то же время с началом войны прекратились поступления доходов от обслуживания английским торговым флотом других стран, от заграничных комиссионных операций. Значительно сократились и доходы от британских заграничных капиталовложений, часть которых была инвестирована в страны, оккупированные противником. Для оплаты импорта военных лет Англии пришлось реализовать значительную часть своих имуществ за рубежом (главным образом в виде акций и других ценных бумаг), в результате чего общая сумма ее капиталовложений за границей значительно сократилась. Кроме того, за время войны и в первые послевоенные годы Англия израсходовала огромную долю своего золотого запаса и стала должником США.

Экономическое ослабление Великобритании за годы второй мировой войны было особенно заметно на фоне усиления США. Производственная мощность промышленности США увеличилась во время войны в 1,5 раза. Удельный вес США в мировом капиталистическом экспорте возрос с 12,6% в 1937 г. до 40,1% в 1945 г., тогда как удельный вес Англии за те же годы сократился с 11,4% до 7,4%, а английские рынки сбыта перешли частично к американским экспортерам. К окончанию войны под контролем капитала США находилось $\frac{2}{3}$ производственной мощности капиталистического мира и $\frac{3}{4}$ его капиталовложений. В США образовались огромные резервы капитала (85 млрд. долл.), искавшего максимально прибыльного приложения.

Несколько лет по окончании войны Англия не могла преодолеть дефицит своего платежного баланса, вызванный сокращением доходов от заграничных инвестиций и фрахтов и усилением пассивности торгового баланса. Трудности Англии усугублялись тем, что после войны США прекратили поставки по ленд-лизу и потребовали, чтобы расчеты Англии по торговле со странами долларовой зоны производились в долларах. В декабре 1945 г. Англия подписала соглашение с США о займе в 3,75 млрд. долл., обязавшись облегчить американским товарам конкуренцию с английскими в странах Британской империи. В июле 1948 г. Англия заключила соглашение с США, распространившее на Великобританию действие плана Маршалла. Это соглашение еще более облегчило американскому капиталу доступ в страны Британской империи.

В 1949 г. произошел острый кризис платежного баланса Англии, которая провела девальвацию фунта стерлингов, снизив 17 сентября 1949 г. его курс с 4,03 долл. до 2,80 долл. Однако «долларовый голод» не был устранен девальвацией. Во второй половине 1951 г. Англия снова пережила кризис платежного баланса, сведя его с дефицитом в 521 млн. ф. ст. За один год — с июня 1951 г. по июнь 1952 г. — Англия израсходовала более половины своих золотых и долларовых резервов (около 2,2 млрд. долл.).

Удельный вес Великобритании в мировом капиталистическом экспорте составлял, по статистике 1953 г., 9,9%, а США 21,3%. Доля Великобритании в тоннаже торгового флота капиталистического мира уменьшилась с 26,3% в 1939 г. до 20% в 1953 г., тогда как доля США за то же время выросла с 16,7 до 29,2%. Общая сумма заграничных инвестиций Великобритании достигла к началу 1955 г. 4,5 млрд. ф. ст., или 18,6 млрд. долл. В то же время сумма заграничных инвестиций, займов и кредитов США, предоставленных иностранным заемщикам, достигла 42,2 млрд. долл. (по сравнению с 12,5 млрд. долл. в 1939 г.).

На протяжении послевоенного десятилетия, включая 1955 г., для экономического положения Великобритании характерны показанные выше противоречивые тенденции: с одной стороны, рост промышленного производства (за исключением отдельных отраслей — угольной, хлопчатобумажной, кожевенной), а с другой стороны, непрекращающаяся напряженность платежного баланса и неустойчивость валютно-финансового положения страны.

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЙОНИРОВАНИЕ ВЕЛИКОБРИТАНИИ

К началу XX в. в Великобритании имелись давно сформировавшиеся экономические районы, происхождение которых связано с территориальным разделением труда, рассмотренным нами во второй главе. Напомним, что индустриальные районы, сложившиеся в период промышленного переворота, далеко не совпадали с районами мануфактурного производства, отличаясь от последних своей резко выраженной ориентацией на каменноугольные бассейны и на обращенные к Атлантическому океану порты Ливерпуля и Глазго, через которые поступало импортное сырье. Основными индустриальными районами ко времени первой мировой войны являлись: Ланкашир с преимущественно хлопчатобумажной промышленностью, к которой присоединялись второстепенные для этого района отрасли промышленности — шелковая, химическая, угольная, текстильное машиностроение; Западный Йоркшир с шерстяной и швейной промышленностью, с угледобычей, металлургией и металлообработкой; угольно-металлургический Южный Уэльс; Западный Мидленд с Бирмингемом, который в отличие от Южного Уэльса, кроме угольно-металлургической специализации, имел значительную металлообрабатывающую и машиностроительную промышленность; Средне-Шотландский район с Глазго, сочетавший тяжелую индустрию — угледобычу, металлургию и судостроение — с текстильной. К этим районам, возникшим в период промышленного переворота, присоединился во второй половине XIX в. угольно-металлургический и судостроительный район Северо-восточной Англии (Дургам — Нортумберленд).

Все перечисленные индустриальные районы расположены севернее линии, проведенной от Бристольского залива к устью Хамбера. Вся территория к югу от этой линии — Юго-западная, Южная, Юго-восточная и Восточная Англия, а также

Восточный Мидленд — представляли собой аграрные районы с фермерскими хозяйствами. В этих районах имелись отдельные промышленные центры, среди которых особенно выделялся Лондон.

Наиболее отсталыми в экономическом отношении были кельтские области — Ирландия, Средний и Северный Уэльс, Южная и Северная Шотландия.

Антагонистическая сущность территориального разделения труда при капитализме тормозила промышленное развитие сельскохозяйственных районов, а мировой аграрный кризис конца XIX в. нанес тяжелый удар по важной для них отрасли — зерновому земледелию.

Развитие монополистического капитализма не могло не сказаться на размещении производства в Великобритании и на тесно связанном с ним экономическом районировании страны. Переход промышленного производства под контроль монополистического капитала резко обострил конкуренцию как на внутреннем, так и на внешнем рынке. Это обострение вызывало, особенно в период общего кризиса капитализма, с одной стороны, застой и временами даже упадок тех отраслей британской промышленности, которые имели устаревшее оборудование, а с другой стороны, — развитие новых отраслей промышленности. Структурные изменения в британской экономике сопровождались изменением ее географии и лица экономических районов.

Новые отрасли промышленности — автомобильная, авиационная, электротехническая, производство точных приборов, химическая — стали размещаться в значительной мере на юго-востоке и юге Англии, т. е. в аграрных районах, которые по мере развития новых промышленных отраслей индустриализовались. Такое существенное изменение в географии производства стало возможным благодаря тому, что технический прогресс позволил перейти от паровой энергетики к электрической и отказаться от ориентировки промышленности в ее размещении на близость к угольным бассейнам. Отход от такой ориентировки стал особенно заметен после того, как в 1926—1933 гг. был создан основной костяк общебританской высоковольтной системы. Привлечение новых отраслей промышленности в аграрные районы Южной и Юго-восточной Англии было связано прежде всего с возможностью приобрести там землю под строительство предприятий дешевле, чем в густо застроенных старых индустриальных районах. Благоприятное значение имела непосредственная близость этих районов к крупнейшему внутреннему рынку сбыта — восьмимиллионному Большому Лондону и к лондонскому порту. В первое время развития промышленности в Южной и Юго-восточной Англии, т. е. в двадцатых годах, эти районы привлекали к себе предпринимателей также отсутствием еще в них сильных рабочих

союзов (тред-юнионов), которые в старых индустриальных районах развернули в те годы борьбу за повышение заработной платы и улучшение условий труда, организуя массовые забастовки. (В дальнейшем, по мере развития промышленности на юге Англии, профсоюзные организации стали играть там такую же роль, как и в старых районах.)

Кроме отхода британской промышленности в своем размещении от ориентировки на угольные ресурсы, обозначился отход от ориентировки на ресурсы отечественного сырья — железную руду, руды цветных металлов и пр. Эти ресурсы в своей наиболее рентабельной части пришли к истощению вследствие усиленной и зачастую нерациональной их разработки. В промышленности усилилось базирование на импортное сырье. В производственном профиле Западного Мидленда — «Черной страны», где и угольный бассейн сильно истощился, черная металлургия уступила место новым промышленным отраслям.

Таким образом, в двадцатых годах обозначилось появление районов новых отраслей промышленности — Юго-восточной и Южной Англии и Западного Мидленда, значение которых в экономике страны все повышалось в связи с ростом новых отраслей и застоем старых отраслей и старых районов, в которых была особенно сильна безработица.

Мировой экономический кризис 1929—1933 гг. нанес тяжелый удар по важнейшим отраслям британской промышленности — по угледобыче, металлургии, текстильной промышленности, судостроению и ряду машиностроительных производств. Как уже упоминалось в общей характеристике хозяйства, большинство старых промышленных районов Великобритании (Южный Уэльс, Ланкашир, Северо-восток, Средняя Шотландия) в 1931—1933 гг. получили не только в печати, но и в официальных документах наименование «районов упадка» или «районов бедствия». (В дальнейшем в официальных документах стали употреблять термин «особые районы».)

Вторая мировая война, потребовав огромного напряжения всего хозяйства Великобритании, прервала депрессию в старых промышленных районах. Возобновление ее по окончании войны побудило правительство предпринять ряд мер к привлечению новых промышленных предприятий в районы упадка, которые стали теперь официально именоваться «районами развития». Постепенно с развитием новых промышленных отраслей они стали размещаться и в некоторых из старых районов — в Ланкашире, на Северо-востоке, в Шотландии, в результате чего стал изменяться производственный профиль этих районов. В этом же направлении оказало воздействие развитие военных производств во время второй мировой войны и в последующие годы в результате имевшего место роста вооружений.

В английской географической и экономической литературе, как и в экономико-статистической практике, формирование экономических районов не находило соответственного отражения до XX в.

Экономическая география Англии (в то время называвшаяся коммерческой географией) ограничивала круг своих интересов отраслями и районами сбыта товаров, не занимаясь экономическим районированием. Экономическая статистика приурочивала свои материалы к единицам административного деления — графствам, являвшимся наследием феодальной эпохи и не представлявшим собой, за отдельными исключениями, хозяйственного целого.

Однако потребность констатировать и охарактеризовать районные экономические различия в Англии стала давать себя чувствовать уже в начале XX в. Французский историк-экономист П. Манту, опубликовавший в то время свою известную монографию о промышленном перевороте в Англии, отметил районные различия в английской экономике начала XX в. Указав на линию от устья Северна до устья Хамбера как на границу между двумя экономически различными частями Собственно Англии, Манту отметил, что одна из этих частей — северо-западная — включает в себя «почти все крупные центры английской промышленности: каменноугольные бассейны Средней Англии, Йоркшира и Ланкашира, Нортумберленда и Дургамы, скопления фабрик, теснящиеся вокруг Манчестера, Ливерпуля, Лидса, Шеффилда, Ньюкасла», тогда как другая часть — юго-восточная — является ареной «менее концентрированной жизни. Вне Лондона... в ней мало больших городов. Она изобилует, наоборот, старыми историческими городами, которые... остались маленькими и словно заснули, съжившись за оградой своих вековых стен»¹.

Отличие аграрной, юго-восточной части Англии от ее промышленных районов сказывалось и на ее внешнем виде: англичане дали этой части страны название «зеленой области» (Green country) за характерный для нее ландшафт с зелеными полями, лугами и рощами.

Один из английских географов начала XX в. профессор Оксфордского университета Гербертсон выдвинул районы на первый план в географическом изучении страны. Это районное направление было в дальнейшем развито его учениками и получило большое влияние в Англии.

В 1915 г. профессор Патрик Джеддес писал о том, что фактически в Англии образовались территориальные единства, не соответствующие существующему политико-административному делению страны. Он считал необходимым изменить админи-

¹ П. Манту. Промышленная революция XVIII столетия в Англии, М., 1925, стр. 258.

стративное деление в соответствии со сложившимися экономическими районами¹.

Два года спустя — в 1917 г. — проф. Фоусетт выступил в английском Королевском географическом обществе с докладом (напечатанным в том же году²), в котором он предложил новое административное районирование Англии соответственно географическим районам. В 1919 г. он посвятил этому вопросу специальную книгу, в которой внес некоторые поправки в свою первоначальную сетку районирования³.

В 1921 г. выступил с проектом нового административного районирования Англии проф. Дж. Коль. Его проект несколько отличается от проекта проф. Фоусетта как сеткой районов, так и их обоснованием, в котором главную роль играли не столько географические, сколько экономические и политические аргументы⁴. (Проекты районирования, предложенные Фоусеттом и Кольем, показаны на карте на стр. 119.)

Изменение административного районирования не получило в Англии осуществления, но предложенные проекты оживили мысль географов и экономистов, побудив их работать над выявлением районных особенностей.

В английской статистике стали применять экономическое районирование, поскольку подача статистических материалов как по стране в целом, так и по графствам без сведения их в группы мешает восприятию этих материалов. Однако отсутствие координирующего центра в английских статистических организациях привело к сильному разному в схемах экономического районирования. На стр. 119 приведены сетки экономических районов Англии, принятые в переписях населения по 1931 г. включительно, в сельскохозяйственной статистике, в промышленной переписи 1935 г. Число этих примеров можно было бы увеличить.

Как известно, успехи планового развития хозяйства в Советском Союзе на фоне тяжелых для капиталистических стран последствий мирового экономического кризиса 1929—1933 гг. вызвали в ряде стран большой интерес со стороны населения к хозяйственному планированию. Буржуазные экономисты и политические деятели утверждали, будто возможно всестороннее планирование экономики страны и в условиях капитализма. В частности, в феврале 1939 г. в английском парламенте консервативный политический деятель депутат Эмери потребовал разделить всю территорию страны на экономические районы, хозяйством которых руководили бы специальные органы, образованные из представителей промышленников,

¹ P. G e d d e s. *Cities in Evolution*, London, 1915, стр. 41—42.

² «*Geographical Journal*», vol. 49, 1917.

³ C. B. F a w c e t t. *The Provinces of England*, London, 1919.

⁴ G. D. H. C o l e. *The Future of local Government*, London, 1921.



местной администрации и тред-юнионов. В марте того же года схожее с этим предложение высказал в парламенте лейбористский депутат Шинуэлл. Нужно отметить, что такие предложения в Англии всерьез не обсуждались.

Все же в 1947 г., правда, с другими целями была принята официальная сетка экономических районов Англии (с Уэльсом), обязательная для государственной статистики и потому носящая название «стандартные районы» (см. стр. 119). Деление это основано на учете производственной специализации каждого района и связи его территории со своими центрами и с другими районами. Составители этого районирования не интересовались различиями в уровне капиталистического развития. Это могло бы сделать официальное районирование неприемлемым для нашей работы, но, как отмечает советский экономико-географ А. Г. Милейковский, «в Великобритании в отличие от других стран нельзя выделить экономические районы, резко различающиеся по степени развития капитализма, по своеобразию их социальной структуры. Капиталистическое производство, господствующее во всех проявлениях экономической жизни, сделало социально однородными все районы страны»¹. Действительно, в Англии нет таких районных контрастов, какие наблюдаются в США между высоко капиталистическим промышленным Севером и сравнительно отсталым бывшим рабовладельческим Югом, или в Италии между высокоразвитой Ломбардией и отсталым Югом с феодальными пережитками.

Тем не менее мы не можем не отметить экономической отсталости некоторых частей страны, выражающейся как в более слабом развитии производительных сил, так и в социальной структуре: это кельтские районы — районы Уэльса, исключая индустриальный Южный Уэльс, районы Северной и Южной Шотландии, район Северной Ирландии. Учитывая это, мы будем пользоваться официальной сеткой экономических районов, внося в нее соответствующие поправки. Район Уэльса, который в официально принятом делении фигурирует как единый район, мы рассматриваем как пять районов, выделяя их по уровню развития. Шотландию, которая в официальном районировании выступает как единое целое, мы делим на Средне-Шотландский район с высокоразвитым капитализмом и отсталые районы Северной и Южной Шотландии. Поскольку все уэльские районы, как и все шотландские, имеют общие национально-культурные и политические моменты, мы будем рассматривать те и другие в виде двух групп национальных районов Великобритании. Отдельным районом рассматривается Северная Ирландия.

Приводим эту сетку экономического районирования Великобритании, показанную на карте-вклейке.

¹ А. Милейковский. Экономические районы Великобритании. «Известия Всесоюзного географического общества», т. 73, в. 1, 1941, стр. 31.



Обзорная карта Великобритании

вокруг Лидса и Бадфордa, с крупной выплавкой стали и металлообработкой в Шеффилде, с зерновым земледелием, скотоводством и рыболовством на востоке.

9. Северо-английский индустриальный район с угольно-металлургической и судостроительной промышленностью и со скоплением городов в низовьях Тайна (Ньюкасл и др.) и Тиса (Мидлсбро и др.).

В Уэльсе:

1. Индустриальный район Южного Уэльса с угольной промышленностью в долинах и металлургией на побережье (Суонси, Кардифф).

2. Аграрный район Юго-западного Уэльса со специализацией на молочном животноводстве (с маслодельным уклоном) и на рыболовстве, на базе которого развита рыбная промышленность.

3. Аграрный район Северо-западного Уэльса с преобладанием мясного животноводства.

4. Аграрно-индустриальный район Северо-восточного Уэльса с мясным животноводством, угледобычей, черной металлургией.

5. Овцеводческие горные районы внутреннего Уэльса, редко заселенные.

В Шотландии:

1. Аграрный район Южной Шотландии с преобладанием овцеводства, с мелкой шерстяной промышленностью и с несколькими гидростанциями.

2. Индустриальный район Средней Шотландии с конурбацией Клайдсайда (Глазго), со специализацией на судостроении, угледобыче, металлургии, машиностроении, шерстяной промышленности.

3. Аграрный район Северной Шотландии с редким населением и огромными пространствами непродуктивных земель, с мелкими фермами, с преобладанием овцеводства, а на восточном побережье с земледелием, рыболовством и промышленностью в отдельных центрах. За последние десятилетия в районе построен и строится ряд гидростанций.

В Северной Ирландии:

Аграрно-индустриальный район Северной Ирландии с преобладанием мелких хозяйств, преимущественно животноводческих, со значительной промышленностью в Белфасте — льняной, судостроительной и машиностроительной, пищевкусовой.

Материалы последней переписи населения Великобритании, проведенной в 1951 г.— через двадцать лет после предыдущей переписи, опубликованы до середины 1955 г. лишь частично: имеются общие предварительные сводки и обзоры небольшого числа графств, что не дает еще возможности осветить экономические районы страны на основании новых статистических данных. Данные же переписи 1931 г. совершенно устарели и не характеризуют современного положения вещей. Это вынуждает автора отложить завершение работы над характеристикой экономических районов до опубликования материалов переписи 1951 г. по крайней мере по большинству графств. Автор предполагает выпустить обзор экономических районов Великобритании отдельным изданием.

В Англии:

1. Столичный, финансово-торговый и промышленный район Юго-востока с конурбацией Большого Лондона, с огромной ролью внешних хозяйственных связей, с тремя группами промышленных отраслей: а) обслуживающими потребности местного населения, б) перерабатывающими импортное сырье и в) новыми — автостроением, авиастроением, электротехнической, нефтеперерабатывающей и др. отраслями.

2. Аграрно-индустриальный район Восточной Англии с преобладанием крупнокапиталистических ферм и преимущественной специализацией на возделывании пшеницы и сахарной свеклы, с развитыми рыболовством и легкой промышленностью, производством сельскохозяйственных машин и строительных материалов.

3. Централно-южный индустриально-аграрный район с развившимися в недавнее время автомобильной, авиационной и нефтеперерабатывающей промышленностью и с преобладанием в сельском хозяйстве молочного скотоводства. В пределах района расположен один из крупнейших морских портов страны — Саутгемптон.

4. Юго-западный индустриально-аграрный район, где на общем сельскохозяйственном фоне (молочное скотоводство, огородничество, плодоводство) выступают промышленные центры — машиностроения, пищевкусовой промышленности, бумажной и др. Наибольший сгусток населения и промышленности — вокруг портового города Бристоля.

5. Индустриальный район Западного Мидленда со скоплением городов вокруг Бирмингема, с преимущественной специализацией на автомобильной, авиационной, тракторной, военной промышленности. Западная часть района является аграрно-продовольственным придатком его индустриального ядра.

6. Индустриально-аграрный район Восточного Мидленда с развитой легкой промышленностью (обувной, трикотажной и др.), добычей железной руды и каменного угля, металлургией, машиностроением, с крупнокапиталистическим сельским хозяйством (пшеница, ячмень, сахарная свекла, скотоводство) и рыболовством.

7. Северо-западный индустриальный район — старейший район фабричной промышленности с конурбациями Юго-восточного Ланкашира (Большой Манчестер) и Мерсейсайда (Большой Ливерпуль), со специализацией на текстильной (хлопчатобумажные и штапельные ткани), химической, нефтеперерабатывающей, электротехнической и машиностроительной промышленности, с развитыми внешнеторговыми связями.

8. Промышленный район Западного и Восточного Йоркшира (Райдинга) с преобладанием шерстяной и швейной промышленности, а также машиностроения в скоплении городов

ГЛАВА ПЯТАЯ

НАСЕЛЕНИЕ

ЧИСЛЕННОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ И ЕГО ДИНАМИКА

Великобритания (Соединенное королевство Великобритании и Северной Ирландии) имеет, по официальным данным за 1955 г., 51,3 млн. жителей. Свыше $\frac{4}{5}$ этого населения составляют англичане. Национальными меньшинствами являются шотландцы, уэльсцы (валлийцы) и ирландцы — остатки кельтских народов. На протяжении истории они подверглись сильной ассимиляции, усвоив в своем подавляющем большинстве английский язык и английскую культуру, но многие из них, особенно живущие в горных районах, сохраняют свои национальные особенности в быту, одежде, пище, фольклоре, музыке, обычаях и пр., а некоторые владеют кельтским языком (гельским в Шотландии, валлийским в Уэльсе, ирландским в Северной Ирландии). Среди британского населения численно преобладают женщины: на 100 мужчин, по переписи 1951 г., приходится 108 женщин.

Превращение Великобритании в страну с многочисленным населением относится в основном к XIX в. Как указывалось во второй главе, в середине XVIII в., до перехода к промышленному капитализму Великобритания насчитывала всего 6,5 млн. жителей, уступая в этом отношении крупным странам континентальной Европы. К середине XIX в. население Великобритании составляло уже 20,8 млн. жителей, а к началу XX в. — 37 млн.

Быстрый рост населения, особенно в первой половине XIX в., сопровождался образованием относительно избыточного в условиях капитализма населения, возникновением большого резерва ищущей применения рабочей силы и развитием эмиграции из Великобритании в заокеанские страны.

До последних десятилетий XIX в. рождаемость в Англии в среднем была высокой и стала падать лишь с начала XX столетия.

Средняя рождаемость в Великобритании¹

Годы	Среднее число рождений в год на 1 000 жителей	Годы	Среднее число рождений в год на 1 000 жителей
1871—1880	35,4	1948	18,1
1911—1913	24,3	1949	17,0
1921—1925	20,4	1950	16,1
1931—1935	15,5	1951	15,9
1936—1940	15,2	1952	15,7
1941—1945	16,2	1953	15,9
1950—1954	15,8	1954	15,6

¹ United Kingdom. Annual Abstract of Statistics за соответствующие годы.

Средние годовые данные показывают наибольшее падение рождаемости в 1931—1935 и 1936—1940 гг., т. е. в годы мирового экономического кризиса, а также накануне второй мировой войны и в начале ее. Если эти средние цифры дополнить данными о числе рождений по отдельным годам, то окажется, что самая низкая рождаемость приходится на 1932—1933 гг., когда наиболее обострился экономический кризис и когда безработица в Великобритании крайне возросла, а также на 1939—1940 гг.— канун и начало второй мировой войны: в эти годы рождаемость в стране опускалась до 14,4 на 1000 жителей.

Эти цифры показывают, что материальная нужда миллионов безработных и неуверенность миллионов работающих в сохранении за ними работы в период мирового экономического кризиса, а в 1939—1940 гг. напряженность международной обстановки, страх перед начатым фашистской авиацией разрушением английских городов и перед угрозой гитлеровского вторжения на Британские острова вызывали максимальное сокращение рождаемости в Соединенном королевстве.

На протяжении тридцатых годов Великобритания, бывшая долгое время страной высокой рождаемости, оказалась в этом отношении на одном уровне с Францией, которая долгое время оставалась типичной страной низкой рождаемости, где в десятилетие перед второй мировой войной на 1000 жителей приходилось в среднем 15 рождений в год.

С 1942 г. в Великобритании произошло некоторое повышение рождаемости, продолжавшееся и в первые годы после окончания войны. В 1948 г. на 1000 жителей было 18,1 рождений. Однако в дальнейшем эта величина снова сократилась, составив за пятилетие 1950—1954 гг. 15,8 рождений в год. Это является приближением к низкому уровню рождаемости тридцатых годов. Интересно отметить, что в эти же годы среднегодовая рождаемость во Франции увеличилась до 19,5 на 1000 жи-

телей, и Англия уже оказалась в этом отношении позади Франции¹.

Как отмечалось в британской печати, условия, благоприятствовавшие некоторому временному увеличению рождаемости, были связаны с высокой промышленной конъюнктурой периода войны и первых послевоенных лет, сильно сократившей на время массовую безработицу².

Согласно британской статистике, смертность в Великобритании в XX в. относительно уменьшилась по сравнению с XIX в.

Смертность в Великобритании¹

Годы	Среднее число смертей за год на 1 000 жителей	Годы	Среднее число смертей за год на 1 000 жителей
1871—1880	21,0	1949	11,7
1896—1905	17,0	1950	11,7
1925—1930	14,0	1951	12,6
1931—1938	12,2	1952	11,4
1939—1949	13,3	1953	11,4
1950—1954	11,7	1954	11,4

¹ United Kingdom. Annual Abstract of Statistics за соответствующие годы.

Некоторые буржуазные статистики и экономисты склонны трактовать снижение смертности как доказательство повышения жизненного уровня британских трудящихся. В действительности причиной снижения смертности является прежде всего прогресс медицины, выразившийся в открытии целого ряда новых, эффективных средств предупреждения и лечения болезней — прививок против инфекционных заболеваний, принимавших прежде характер эпидемий (холера, оспа, тифы, дифтерия, скарлатина и пр.), таких медикаментов, как стрептоцид, пенициллин, сульфидные препараты и т. п. Кроме того, следует учитывать, что приводимые статистикой средние данные о смертности среди населения Великобритании не раскрывают значительные количественные различия смертности по социальным группам. Однако факты, приводимые в отчетах фабричной инспекции и органов здравоохранения, показывают, что смертность среди некоторых категорий рабочих (например, шахтеров) выше среднего показателя, что детская смертность в рабочих кварталах заметно выше, чем в буржуазных кварталах.

Если сопоставить приведенные данные о динамике смертности и рождаемости, то увидим, что итог характеризуется со-

¹ См. United Nations. Monthly Bulletin of Statistics, 1955, June.

² «Communist Review», 1952, December.

кращением естественного прироста населения: в 70—80-х годах прошлого века он составлял 14 человек в год на 1000 жителей, а в 1950—1954 гг. — 4 человека.

Эмиграция из Великобритании, усилившаяся накануне первой мировой войны и в первое десятилетие по ее окончании, почти прекратилась со времени мирового экономического кризиса 1929—1933 гг. Таким образом, движение населения Великобритании за последние десятилетия определяется в основном уровнем естественного прироста.

Следует учесть также людские потери Великобритании, причиненные первой и второй мировыми войнами. Потери эти составили в 1914—1918 гг. около 700 тыс. человек, а в 1939—1945 гг. вдвое меньше — 357 тыс. человек¹.

Рассмотрев основные статьи баланса движения населения Великобритании, приведем данные об этом движении по десятилетиям за последние сто лет.

Динамика населения Великобритании в 1851—1951 гг.¹

Великобритания (без Северной Ирландии)			Великобритания (включая Северную Ирландию)	
Годы	Население (в тыс. человек)	Прирост за предшествующие 10 лет (в ‰)	Население (в тыс. человек)	Прирост за предшествующие 10 лет (в ‰)
1851	20 816	12,3	22 259	10,3
1861	23 128	11,1	24 525	10,2
1871	26 072	12,8	27 431	11,9
1881	29 710	14,0	31 015	13,1
1891	33 028	11,2	34 264	10,5
1901	37 000	12,0	38 237	11,6
1911	40 831	10,3	42 082	10,1
1921	42 769	4,7	44 027	4,6
1931	44 795	4,8	46 038	4,6
1941	46 750	4,5	48 216	4,5
1951	48 841	4,5	50 211	4,6
Прирост за 100 лет			27 952 (120 ⁰ /о)	
28 025 (134 ⁰ /о)				

¹ Переписи населения за соответствующие годы. За 1941 г. — оценочные данные в Annual Abstract of Statistics, 1938—1950.

Динамика населения Великобритании за последнее столетие отражает отмеченное резкое снижение естественного прироста населения в XX в., особенно со времени первой мировой войны.

Трактовка вопросов роста населения в английской буржуазной литературе характеризуется противоречивостью. Так, с

¹ Из этой цифры потери вооруженных сил Великобритании составили 265 тыс. человек.

одной стороны, снижение жизненного уровня трудящихся и рост недовольства в стране возродили в этой литературе мальтузианские попытки свалить вину за это снижение и за хроническую массовую безработицу на «абсолютное перенаселение». Неомальтузианцы, не ограничиваясь призывом к сокращению деторождения, выступают с человеконенавистническим прославлением войн, которые-де помогут устранить абсолютное перенаселение, а с ним и все социальные бедствия, свойственные капитализму.

В то же время обозначившееся с двадцатых годов текущего столетия значительное сокращение рождаемости и общего прироста населения Великобритании вызвало большое беспокойство у ее правящего класса. Как бы забывая о нередко проповедуемых ею же неомальтузианских «теориях» необходимости сокращения населения, английская буржуазная литература, особенно с середины тридцатых годов, бьет тревогу по поводу того, что средние размеры британской семьи сократились, что население Великобритании не сможет воспроизводить себя и что неизбежно его прогрессирующее сокращение в будущем. Для иллюстрации этой тревоги характерны заглавия книг, издававшихся в Англии во второй половине тридцатых годов: «Угроза обезлюдения Британии» и т. п.¹ Авторы ряда книг, брошюр и статей на эти темы занимались унылыми статистическими прогнозами, предсказывая, что через тридцать лет население Великобритании сократится на 4 млн. В статистических работах делались и более долгосрочные выкладки, показывавшие, будто при сохранении действия тех тенденций в движении населения, которые обозначились в тридцатых годах, через сто лет население Великобритании уменьшится до 14 млн. человек².

Образованная в марте 1944 г. правительственная Комиссия по вопросам населения в своем первом опубликованном в печати в 1945 г. заключении признала совершенно очевидной общую тенденцию к сокращению населения. В позднее изданных материалах Комиссии указывается, что под «современной тенденцией в движении населения» имеется в виду снижение рождаемости в XX в. значительно ниже того уровня, который необходим для воспроизводства населения в его современной численности. Некоторое повышение рождаемости в 1942—1946 гг. рассматривается как временное явление, не изменяющее общей тенденции³. В то же время Комиссия отметила от-

¹ Cp. Mac-Cleary. The menace of British depopulation, London, 1937; A. A. Ritzema. A national peril: our declining population, London, 1937; W. B. Reddaway. The economics of a declining population, London, 1939.

² «Planning», 1945, № 241.

³ Statement by the Royal Commission on Population, London, 1945.

сутствие оснований приписывать падение рождаемости биологическим или физиологическим причинам и отнесла его за счет экономических и социальных трудностей, связанных с воспитанием ребенка, и за счет страха перед будущим¹.

В материалах Комиссии отмечается уменьшение среднего размера английской семьи, начавшееся с семидесятых годов XIX в. До того времени среднее число детей в семье составляло 5, причем многие семьи имели по 10 детей и более. К тридцатым годам XX в. среднее число детей в семье сократилось до двух, причем около четверти населения не имеет детей.

Комиссия по вопросам населения отмечает в своем докладе, что в XX в. резкое падение рождаемости, замедление темпа роста населения и перспектива его сокращения влекут за собой сужение внутреннего рынка сбыта, ослабление военного потенциала и, как косвенный результат, уменьшение промышленного производства².

В своих попытках свести причину бедствий трудящихся в капиталистическом обществе к численности населения и его динамике одни из буржуазных ученых утверждают, что все беды происходят от слишком большого прироста населения, и призывают к сокращению его, как к способу улучшить жизненный уровень народа, а другие бьют тревогу по поводу падения рождаемости, выводят отсюда обнищание масс и требуют повышения прироста населения как средства облегчить социальные бедствия.

Впрочем, наибольшее беспокойство среди правящих классов Великобритании вызывает не столько перспектива сокращения или застоя в общей численности населения, сколько факты изменения его возрастного состава, «постарение нации». Помимо сокращения населения в рабочем возрасте, т. е. важнейшей производительной силы страны, «постарение нации» влечет за собой сокращение людских кадров для вооруженных сил.

Комиссия по населению и образованные в помощь ей статистический и экономический комитеты также обратили особое внимание на факт прогрессирующего «постарения нации», т. е. усиления удельного веса групп старших возрастов за счет сокращения младших возрастных групп. Приводимая таблица показывает этот процесс на основании статистических данных за столетие.

¹ Papers of the Royal Commission on Population, vol. III, Report of the Economic Committee, London, 1950.

² Papers of the Royal Commission on Population, vol. III, Report of the Economic Committee, London, 1950.

Изменения в возрастном составе населения Англии в 1851—1951 гг.¹

Возрастные группы	Число лиц каждой возрастной группы на 1 000 жителей							
	1851 г.	1871 г.	1891 г.	1901 г.	1911 г.	1921 г.	1931 г.	1951 г.
До 15 лет	354	361	351	324	306	277	238	225
От 15 до 64 лет . . .	599	592	602	629	642	663	688	667
Свыше 64 лет . . .	47	47	47	47	52	60	74	108

¹ Papers of Royal Commission on Population, vol. III, 1950. Census 1951. Great Britain. One per cent sample tables, London, 1952.

Как видим, резкое сокращение младшей возрастной группы — до 15 лет — началось с последнего десятилетия XIX в., причем удельный вес этой группы во всем населении сократился с тех пор с 35 до 22,5 %. Удельный вес группы стариков в возрасте свыше 64 лет начал расти в XX в., увеличившись с 4,7 почти до 11 %, т. е. более чем вдвое. Промежуточные группы рабочих возрастов — от 15 до 64 лет — увеличились в своем удельном весе с 60 до 67 %, причем рост этот относится преимущественно к старшим возрастам — от 40 лет.

Согласно переписи 1951 г., в Великобритании имеется 5,3 млн. человек в возрасте 65 лет и старше. Многочисленность предшествующей возрастной группы — от 40 до 64 лет, насчитывающей 15,5 млн. человек, позволяет считать (с учетом средней смертности), что через 25 лет число лиц в возрасте 65 лет и более должно значительно увеличиться. В то же время численность группы детского возраста до 14 лет — около 11 млн. — обуславливает сокращение через 25 лет числа людей в рабочем возрасте.

СОЦИАЛЬНЫЙ СОСТАВ НАСЕЛЕНИЯ

Как и в других странах, рост капитализма вызвал в Англии резкое классовое расслоение. Однако ни в какой другой капиталистической стране нет такого высокого удельного веса лиц наемного труда (т. е. рабочих и служащих), как в Англии: здесь они составляют более $\frac{9}{10}$ всего самостоятельного населения, тогда как в США — 80 %, а во Франции — 56 %.

Такой удельный вес работающих по найму в Англии объясняется специфическими условиями развития английского капитализма. В ходе капиталистического развития Англии исчезла большая часть многочисленных прежде мелкобуржуазных элементов города и деревни, тогда как во всех других капиталистических странах, где сельское хозяйство играет важную роль, сохранилась многочисленная прослойка мелких сельских хозяев.

Это почти полное исчезновение мелкобуржуазных элементов и связанный с ним столь значительный рост в Англии числа лиц наемного труда были отмечены К. Марксом еще в 1854 г.: «Ни в какой другой стране промежуточные слои между миллионерами, командующими целыми промышленными армиями, и наемными рабами, перебивающимися со дня на день, не были так основательно сметены с лица земли. В Великобритании нет больше, как в континентальных странах, обширных классов крестьян и ремесленников...»¹

Перепись 1951 г. по Англии с Уэльсом дает следующую картину социального состава самостоятельного населения.

Социальный состав самостоятельного населения Англии¹

Социальные группы	Число (в тыс.)	% к итогу
Предприниматели	460	2,1
Высшие служащие (директора, управляющие и пр.)	185	0,8
Начальники отделов, цехов и пр. . .	563	2,5
Инженерно-технический персонал и средние служащие	2 062	9,3
Рабочие и прочие служащие	17 739	80,2
Мелкие хозяева, не эксплуатирующие чужой труд, и лица свободных профессий	1 124	5,1
Всего	22 133	100,0

¹ Census 1951. England and Wales. Preliminary Report, London, 1951.

Таким образом, рабочие вместе с мелкими и низшими служащими составляют 80,2% всего самостоятельного населения, а вместе с инженерно-техническим персоналом и средними служащими 89,5%. Если к этой группе присоединить начальников отделов, цехов и пр., получающих высокие оклады, но фактически также являющихся лицами наемного труда, то вся группа рабочих и служащих (исключая высшие категории) составит 92%.

Высших служащих — директоров и управляющих, которые по своему имущественному положению ближе к буржуазии, правильнее причислить к той же группе, что и предпринимателей. Вместе с последними эта группа буржуазных элементов составляет 2,9% самостоятельного населения. Следует учесть, что в это число входят и мелкие предприниматели — мелкие промышленники, купцы и фермеры, пользующиеся наемным

¹ К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. IX, стр. 259.

трудом. Они составляют около $\frac{2}{3}$ всей группы. Если, следовательно, иметь в виду одну только крупную буржуазию, то она составляет всего около 1% самодеятельного населения. Это приближается к данным статистики распределения доходов, согласно которым 1% взрослого населения Англии составляют лица, получающие свыше 10 тыс. фунтов стерлингов годового дохода каждый. Этот 1% населения владеет (по данным официальной статистики) 56% всего национального богатства. В состав этой группы входит совсем небольшая кучка магнатов финансового капитала, возглавляющих монополистические компании, держащих в своих руках основные рычаги руководства всем хозяйством страны и осуществляющих эксплуатацию колоний и зависимых стран.

Мелкие хозяева, не эксплуатирующие чужой труд, т. е. живущие личным трудом, — мелкие фермеры, ремесленники, торговцы и пр., представляют собой остаток когда-то многочисленных промежуточных мелкобуржуазных слоев, об уничтожении которых с процессом капиталистического развития страны и писал Маркс. Численность этой категории, которую английская статистика показывает вместе с численностью лиц свободных профессий, в Англии совсем незначительна.

Английские монополии в своем наступлении на жизненный уровень рабочего класса использовали массовую безработицу. Встречающиеся в английской буржуазной прессе и экономической литературе призывы к снижению заработной платы прикрываются различными мотивировками. В качестве одного из примеров можно привести утверждение проф. Пигу, будто снижение номинальной заработной платы может стать путем к устранению безработицы. При этом Пигу выявляет свое истинное отношение к безработным замечанием о том, что часть их будет устранена «в результате вымирания от голода»¹. Однако открытое снижение номинальной заработной платы натолкнулось бы на решительное сопротивление английского рабочего класса, имеющего долгий опыт борьбы за свои экономические интересы. Прямому снижению заработной платы мешает организованность рабочих: в Великобритании предприниматели вынуждены заключать коллективные договоры с тред-юнионами, являющимися сильными организациями рабочего класса и насчитывающими 9,5 млн. членов. Известный английский экономист Кейнс, умерший в 1946 г., считал, что снижение номинальной заработной платы в Англии вызовет «разорительную и отчаянную борьбу» и что промышленникам легче осуществить постепенное снижение реальной заработной платы. Средством для этого является главным образом инфляция и обесценение бумажной валюты, влекущие

¹ A. G. Pigou. *Lapses from full employment*, London, 1945; также его *Theory of unemployment*, London, 1933.

за собой рост цен и стоимости жизни при сохранении номинальной заработной платы на прежнем уровне¹. Применяя эти методы, английская буржуазия в то же время оказалась вынужденной идти на некоторые уступки экономическим требованиям рабочих, выдвигавшимся ими в ходе классовой борьбы. В частности, в Великобритании с середины 1948 г. осуществляется обязательное социальное страхование рабочих и служащих: за счет отчислений из заработной платы и (в меньшей части) за счет взносов предпринимателей образуются страховые фонды, из которых производится выплата пособий в случаях болезни, инвалидности, безработицы, оплата медицинской помощи застрахованным и членам их семей, выплата пенсий престарелым рабочим и служащим. Введены (по коллективным договорам) оплачиваемые отпуска рабочим и служащим продолжительностью не менее 1—2 недель в год. Предоставляются денежные пособия при рождении детей, организована медицинская помощь новорожденным. Несмотря на все эти мероприятия, являющиеся серьезными завоеваниями рабочего класса Великобритании, общий жизненный уровень его за последние десятилетия снизился.

Официальная статистика Великобритании, как и других буржуазных стран, не отражает факт снижения жизненного уровня трудящихся. Так, средний уровень заработной платы рабочих исчисляется не дифференцированно для отдельных категорий рабочих, а для всех в совокупности, благодаря чему большая оплата высококвалифицированной части рабочего класса скрывает низкие ставки заработной платы большинства рабочих малоквалифицированных и неквалифицированных категорий, включая женщин и подростков. При исчислении соотношения между заработной платой рабочих и служащих, с одной стороны, и прибылями буржуазии, с другой, в фонд заработной платы включаются высокие ставки и дополнительные виды вознаграждения, установленные монополистической буржуазией, например для директоров трестов, концернов, заводов и т. д.

В послевоенные годы снижение курса бумажного фунта стерлингов усилило дороговизну жизни. На основании официальных данных, стоимость жизни в Великобритании в середине 1955 г. была на 36% выше, чем в 1948 г.² Увеличились также налоги. Уровень же заработной платы рядовых рабочих отстает от роста стоимости жизни. Связанная с этим борьба рабочего класса Великобритании за повышение заработной платы неоднократно приводила к крупным забастовкам в разных отраслях хозяйства, в частности в 1954—1955 гг.

¹ Д. М. Кейнс. Общая теория занятости, процента и денег, М., 1948, стр. 259, 282—286.

² United Nations. Monthly Bulletin of Statistics. 1955, Juli.

Ухудшение положения рабочего класса происходит также вследствие дальнейшей интенсификации труда. Обычным спутником интенсификации труда является рост числа несчастных случаев на предприятиях: с 300—330 тыс. в год перед второй мировой войной до 420—450 тыс. в год в 1949—1952 гг. (по данным министерства труда).

Над рабочими Великобритании, как и других стран современного капиталистического мира, постоянно висит угроза безработицы. В XIX в. и в начале XX в. безработица давала себя чувствовать главным образом в годы экономических кризисов. В годы подъема конъюнктуры она в значительной мере рассасывалась, сменяясь в отдельных отраслях недостатком рабочей силы. Но и в эти периоды оставалась угроза безработицы, отражавшаяся на жизни рабочих, создававшая чувство необеспеченности, неуверенности в завтрашнем дне. После первой мировой войны — с 1921 г. — хроническая безработица приобрела огромные размеры.

Процент безработных в Великобритании в 1910—1939 гг.¹

Годы	%	Годы	%	Годы	%
1910	4,7	1920	2,4	1930	15,8
1911	3,0	1921	16,6	1931	21,1
1912	3,2	1922	14,1	1932	21,9
1913	2,1	1923	11,6	1933	19,8
1914	3,3	1924	10,2	1934	16,6
1915	1,1	1925	11,0	1935	15,3
1917	0,7	1927	9,6	1937	10,6
1918	0,8	1928	10,7	1938	12,5
1919	2,4	1929	10,3	1939	10,3

¹ Ю. Кучинский. История условий труда в Великобритании и Британской империи, М., 1948, стр. 143.

Вторая мировая война, повлекшая за собой мобилизацию в армию значительной части рабочего населения и одновременно потребовавшая развертывания ряда военных производств, на время сократила безработицу и даже вызвала в некоторых отраслях недостаток рабочей силы. Однако вскоре по окончании войны и возвращении рабочих из армии безработица в Великобритании снова стала давать себя чувствовать.

Английские буржуазные экономисты выдвигают всевозможные объяснения безработицы. Раньше они изображали безработицу в Англии как якобы «фрикционную» (frictional unemployment), т. е. буквально «основанную на трении», понимая под последним несоответствие между размещением рабочей силы по районам страны и изменяющейся под влиянием сдвигов в размещении производства потребностью в ней в от-

дельных районах. Другими словами, эти экономисты пытались изобразить безработицу в качестве ограниченного отдельными районами, локального явления, а не общеанглийского, дабы затушевать этим ее значимость¹.

Позднее, когда безработица приняла огромные размеры (в тридцатых годах), появились теории Пигу, Кейнса и др., утверждающие, будто безработица обусловлена «завышенным уровнем заработной платы», и этим самым оправдывающие наступление предпринимателей на жизненный уровень рабочих.

Много говоря о борьбе за «всеобщую занятость», монополистическая буржуазия на самом деле считает желательным сохранить безработицу. Так, английский журнал «Economist» 4 июня 1949 г. откровенно писал, что «умеренная степень безработицы будет весьма полезной», определяя предел «желательного» числа безработных в 5—7% всех застрахованных рабочих, т. е. в 1—1,5 млн. человек. Две недели спустя (18 июня) тот же журнал, отвечая на критику, вызванную его выступлением, утверждал, что хотя желать наличия миллиона безработных может показаться чудовищным, но что безработица в таком масштабе улучшила бы сотрудничество рабочих и предпринимателей в направлении снижения издержек производства, повышения прибыли и усиления экспорта. Сущность такой трактовки безработицы очевидна. Вспомним в этой связи высказывания И. В. Сталина в беседе с Гербертом Уэльсом в 1934 г.: «...ни один капиталист никогда и ни за что не согласится на полную ликвидацию безработицы, на уничтожение резервной армии безработных, назначение которой — давить на рынок труда, обеспечивать дешевле оплачиваемые рабочие руки»².

В Великобритании происходит рост прибылей капиталистов. Так как темп этого роста значительно превосходит темп роста общего фонда заработной платы, доля рабочего класса в национальном доходе уменьшается.

Официальные сведения, приводимые в правительственной «Белой книге», о национальном доходе в 1946—1950 гг. показывают, что за 1946—1950 гг. доля капиталистов, составляющих 2,1% населения, увеличилась в национальном доходе на 3%, достигнув 35%, а доля рабочих и служащих, т. е. 90% населения, уменьшилась на 4%, составив 43%³.

В 1951—1954 гг. в связи с возросшими расходами на вооружение и предоставлением ряду монополистических фирм больших военных подрядов произошел дальнейший рост прибылей

¹ Об этом см. И. Г. Б л ю м и н. Критика современной буржуазной политической экономии Англии, М., 1953, стр. 179.

² И. В. С т а л и н. Вопросы ленинизма, изд. 10-е, стр. 600.

³ «Labour Monthly» 1952, August.

капиталистического класса, влекущий за собой новое увеличение доли этого класса в национальном доходе.

В связи с этим вспоминаются слова Энгельса: «...С крахом промышленной монополии Англии английский рабочий класс потеряет свое привилегированное положение. Наступит день, когда он весь,— не исключая привилегированного и руководящего меньшинства,— окажется на таком же уровне, на каком находятся рабочие других стран»¹.

НАУКА И ОБРАЗОВАНИЕ

Английский народ, как уже отмечалось выше, на протяжении веков внес большой вклад в сокровищницу культуры и технического прогресса человечества, совершенствуя техническое мастерство в разных отраслях человеческой деятельности. Из поколения в поколение передавались навыки мореплавания и судостроения, прядения и ткачества, плавки металлов, изготовления металлических и керамических изделий. На основе производственного мастерства прежних поколений в Англии в эпоху промышленного капитала образовалась значительная прослойка высококвалифицированных рабочих.

Будучи в своей восходящей стадии фактором прогресса, капитализм, сложившийся в Великобритании ранее, чем в других странах, дал толчок развитию английской культуры прежде всего в прикладных областях, в производстве. В результате этого Великобритания надолго оказалась в числе ведущих капиталистических стран по уровню развития техники. В Англии впервые был внедрен в хозяйство целый ряд важных изобретений, совершивших переворот в промышленном производстве и транспорте,— механическая прялка, механический ткацкий станок, паровой двигатель, коксовая металлургия, паровоз, пароход, металлообрабатывающие станки и пр. В Англии же в разные периоды впервые получил распространение ряд передовых для своего времени методов сельскохозяйственного производства (в частности, многие усовершенствования земледельческих орудий, интенсивный севооборот, культурные луга и т. д.).

История передовой английской науки неразрывно связана с борьбой человечества за научное познание мира, которое в трудах таких английских ученых, как Ньютон и Дарвин, сделало большой шаг вперед. В области физики, химии и других точных наук исследования английских ученых и до наших дней продолжают занимать важное место.

Высшим научным учреждением Великобритании в области точных и естественных наук, соответствующим академиям наук

¹ К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. XVI, ч. II, стр. 275.

других стран, является существующее с XVII в. Королевское общество развития естествознания в Лондоне, обычно называемое сокращенно Королевским обществом. Оно объединяет свыше трехсот научных организаций и учреждений страны и имеет в своем составе ряд известных ученых Великобритании, а также избранных в члены общества видных ученых других стран. Вопросами истории, философии и языкознания занимается образованная в 1902 г. Британская академия. Нельзя не отметить, что на исследования ряда английских ученых, особенно в области гуманитарных наук, как и на преподавание этих наук в учебных заведениях Великобритании, нередко оказывают отрицательное влияние реакционные идеалистические воззрения.

Научная работа ведется и британскими высшими учебными заведениями, в частности университетами. В Великобритании существуют пользующиеся мировой известностью университеты, накопившие богатый опыт подготовки кадров научных работников и специалистов. С XIII в. существуют Оксфордский и Кембриджский университеты. Кембриджский университет сыграл немаловажную роль в культурном развитии Великобритании — в качестве очага научного естествознания. В составе его профессоров был в свое время Ньютон. Ныне Кембриджский университет объединяет 17 колледжей с 6 тыс. студентов и ведет широкую научно-исследовательскую деятельность. Оксфордский университет объединяет 22 колледжа с 6,5 тыс. студентов. При нем имеются научные институты разных специальностей, музеи, библиотеки (в частности, Бодлианская библиотека, с 2,5 млн. томов и 40 тыс. ценнейших рукописей, и другие специальные библиотеки). Студенты Кембриджского и Оксфордского университетов в подавляющем большинстве происходят из богатых семей. Доступ в эти университеты ограничен, в частности высокой платой за обучение в них.

Наиболее крупным из британских университетов является Лондонский, учрежденный в 1836 г. и объединяющий ряд колледжей и институтов с 14 тыс. студентов. Из других университетов Англии следует отметить Манчестерский, возникший в 1851 г., Дургамский, основанный в 1657 г., Бирмингемский, Ливерпульский, Лидский, Шеффилдский, Бристольский и Редингский. В Шотландии три университета существуют с XV в. — в Сент-Эндрюс, Глазго и Абердине — и один с XVI в. — в Эдинбурге. В Уэльсе университет был учрежден в 1903 г. Во всех британских университетах учится 86 тыс. студентов. Кроме того, имеется ряд технических и других специальных институтов.

Великобритания выделяется среди капиталистических стран всеобщей грамотностью населения и степенью охвата детей школьным образованием. Обязательное обучение в школе распространяется в Великобритании на всех детей от 5 до 14 лет.

Большинство детей этого возраста — 93% — обучается в школах, существующих на средства государства или органов местного самоуправления. Около 7% детей этого возраста учится в платных частных школах, обслуживающих более зажиточную часть населения.

В средней школе, предназначенной для подростков в возрасте от 14 до 17 лет, обучается только $\frac{1}{5}$ общего числа лиц этого возраста. Средние школы имеются частные и государственные. Развито среднее техническое образование: имеется несколько сот дневных и вечерних технических школ.

РАЗМЕЩЕНИЕ НАСЕЛЕНИЯ

Население Великобритании при средней высокой плотности — 206 жителей на 1 кв. км, по переписи 1951 г., — характеризуется крайне неравномерным распределением по территории, приводящим к резким различиям в плотности населения разных районов.

Площадь и население составных частей Великобритании по переписи 1951 г.¹

	Площадь		Население		Средняя плотность на 1 кв. км
	в тыс. кв. км	% к итогу	в тыс. жителей	в % к итогу	
Англия ²	132,5	54,3	41 148	81,9	310
Уэльс	19,3	7,9	2 597	5,1	134
Шотландия	78,7	32,3	5 096	10,1	64
Северная Ирландия . .	13,6	5,5	1 370	2,3	101
Великобритания в целом	244,1	100,0	50 211	100,0	206

¹ Census 1951. Great Britain. One per cent sample Tables, London, 1952.

² В состав территории Англии здесь включены мелкие острова — Нормандские и Мэн — общей площадью около 0,7 тыс. кв. км.

Сопоставление площади и населения четырех составных частей Соединенного королевства достаточно ярко показывает неравномерность размещения населения. Так, удельный вес собственно Англии в численности населения всей страны в полтора раза больше ее удельного веса в общей площади, тогда как в отношении Шотландии мы видим обратное: ее удельный вес в населении страны в три раза меньше удельного веса в общей площади. Отражением этого является различие в средней плотности населения, которое в собственно Англии достигает 310 человек на 1 кв. км, — почти в пять раз больше, чем в Шотландии (64 жителя на 1 кв. км); Северная Ирландия уступает собственно Англии по плотности населения в три с лишним раза, а Уэльс — в 2,6 раза.

Корни различия в заселенности составных частей Великобритании восходят еще к отдаленной феодальной эпохе, когда господствующая верхушка Англии силой покоряла кельтские народности Уэльса, Шотландии и Ирландии, экономически угнетая и эксплуатируя их и вынуждая многих эмигрировать. С развитием капитализма Англия, являвшаяся господствующим ядром Соединенного королевства и получавшая наибольшую выгоду от эксплуатации других стран, увеличивала свое население в более высоком темпе, чем остальные части страны. В известной мере эти обстоятельства помогают понять причины неравномерности распределения нынешнего населения Великобритании по составным частям. Но в основном современная картина размещения населения Великобритании по крупным районам и внутри них является результатом миграционных движений эпох промышленного капитализма и империализма.

В частности, заметную роль сыграло то, что Англия, в пределах которой находилось подавляющее большинство промышленных районов страны, привлекала многочисленную рабочую силу из сельскохозяйственных районов, в особенности из Ирландии, отчасти из Северного Уэльса и Северной Шотландии. Для Ирландии, кроме того, была характерной большая эмиграция населения в Соединенные Штаты Америки.

Процесс формирования экономических районов страны, обозначившийся с переходом от феодализма к промышленному капитализму, также вызвал большое перемещение населения, а дальнейшее изменение хозяйственного лица этих районов и их экономического положения под влиянием господства монополий обусловило новые сдвиги в размещении населения.

В эпоху феодализма, когда основами экономики Британии являлись сельское хозяйство и морская торговля, наиболее плотно были заселены Юго-восток и прилегающие к нему части Мидленда. Находящийся в Юго-восточной Англии Лондон как политический центр страны сосредоточивал в себе верхушку феодального класса и торговой буржуазии, что в свою очередь притягивало в столицу многочисленное население, связанное с правящими кругами, — королевский двор, полицию, чиновничество, парламент, торговцев, ремесленников, прислуживающий персонал, вооруженные силы. Роль Лондона как крупнейшего морского порта страны и торгового центра, где выгружались импортируемые товары, которые отсюда перевозились в другие части страны, и куда доставлялись для экспорта английские товары, также обуславливала сосредоточение в этом городе значительных слоев населения — персонала торговых контор, экипажа торгового флота, грузчиков, возчиков и т. п. Скопление в Лондоне многочисленного населения требовало обеспечения его продовольственными продуктами, что способствовало усилению сельского хозяйства в благоприятных для

земледелия равнинных областях Юга, Востока и Южного Мидленда. В этих же областях получило развитие ремесленное, а затем мануфактурное производство. Совокупность этих обстоятельств и обусловила то, что большая часть населения Англии до промышленного переворота жила в южной части страны.

Переход к промышленному капитализму в конце XVIII в. и в начале XIX в., связанный с широким использованием каменно-угольных ресурсов, привел к образованию в Великобритании ряда промышленных районов в непосредственной близости к угольным бассейнам: в Ланкашире, в южной части Йоркшира, в отдельных частях Мидленда, в Южном Уэльсе, на восточном побережье (Дургам — Нортумберленд), в районе Глазго (Шотландия). Спрос на рабочую силу в этих районах, быстрое развитие в них городов как промышленных центров, необходимость снабжения их продовольствием и рост межрайонных торговых и транспортных связей вызвали сильный приток населения в складывавшиеся промышленные районы. Вместе с тем происходил отлив населения из сельских местностей прежде наиболее развитых южных частей страны, а также из отсталых сельскохозяйственных областей. Отлив этот стимулировался выталкиванием в ходе капиталистического развития из сельского хозяйства разоряемых и обезземеливаемых крестьян, превращавшихся в «избыточное население». Большая часть последнего переходила в возникшие промышленные районы, находя работу на фабриках, в шахтах и пр., часть же эмигрировала.

В результате этих миграционных процессов население промышленных районов выросло за время с 1801 до 1921 г. в 7—8 раз. В такой же прогрессии увеличилось население Лондона, сохранившего и даже усилившего преимущества своего положения как главного политического и торгово-финансового центра и важнейшего порта страны. От роста населения этих районов сильно отставал рост населения аграрных районов, что углубляло различия между ними в средней плотности. Некоторые районы — Ирландия, Северная Шотландия, Северный Уэльс — характеризовались даже убылью населения на протяжении десятилетий.

Установившееся таким образом размещение населения по районам страны сохранило свои основные черты до двадцатых годов XX в.

В двадцатых — тридцатых годах в размещении населения Великобритании по районам произошли значительные сдвиги, связанные с большими изменениями в структуре промышленности и ее географии. С одной стороны, в обстановке общего кризиса капитализма стал все сильнее проявляться упадок ряда старых отраслей британской промышленности, особенно угольной, текстильной и судостроительной, и в связи с этим

начался застой, а затем и упадок ряда промышленных районов, в которых эти отрасли были сосредоточены.

Промышленные районы Южного Уэльса, Глазго, Ланкашира, Дургам — Нортумберленда были поражены хронической безработицей и значительным снижением жизненного уровня рабочих. Тяжелое положение рабочих в этих районах вызвало усиленный отлив оттуда населения: некоторые переезжали в другие районы страны, где было больше возможности получить работу, другие эмигрировали за границу.

В то же время наряду с упадком старых отраслей промышленности в Великобритании росли новые отрасли — автомобильная, авиационная, химическая, электротехническая, производство электроэнергии. Многие предприятия этих отраслей были построены в прежних сельскохозяйственных районах южной части Англии. Рост в этих районах новых отраслей промышленности и предприятий по обслуживанию многочисленного населения Лондона и его пригородов вызывал прилив в южные районы лиц из других частей страны, особенно из «районов упадка». На юг Англии устремлялись также реэмигранты, возвращавшиеся в значительном количестве в период кризиса 1929—1933 гг. из Америки на родину.

Сдвиги в распределении промышленных рабочих по стране выразились в том, что если в 1923 г. в северных районах было сосредоточено 53,4 % всех промышленных рабочих, а в южных — 46,6 %, то к 1938 г. установилось обратное соотношение: в северных районах — 46 %, а в южных — 54 %.

В результате межрайонной и внешней миграции численность населения отдельных районов Великобритании подверглась весьма значительным изменениям.

За время с 1923 г. по 1936 г. в южные районы переселилось 1160 тыс. жителей. Особенно велик был прилив населения в район Большого Лондона (856 тыс. человек). Из северных районов, особенно из Северо-Восточного (Дургам — Нортумберленд), выехало 849 тыс. человек. Большую убыль в населении понес также Уэльс, являвшийся одним из «районов упадка», и небольшую — Мидленд, в южной части которого получили развитие новые отрасли промышленности.

В годы второй мировой войны южные районы, наиболее близко расположенные по отношению к германским авиационным базам, подвергались жестоким и разрушительным бомбардировкам, вызвавшим массовое перемещение населения на север. По официальному сообщению, сделанному в октябре 1943 г., из районов, которым грозили бомбардировки, было эвакуировано с начала войны 22,5 млн. человек, или 54 % всего населения Англии с Уэльсом в 1939 г. Английский экономист-географ Фогарти считает, что, кроме этого количества официально эвакуированных лиц, переменяло свое местожительство еще около 10 % всего населения. Таким образом, внутренняя

миграция за первые четыре года войны охватила почти две трети населения Англии с Уэльсом. Помимо того, происходили значительные перемещения населения в связи с переброской рабочей силы в основные центры военного производства.

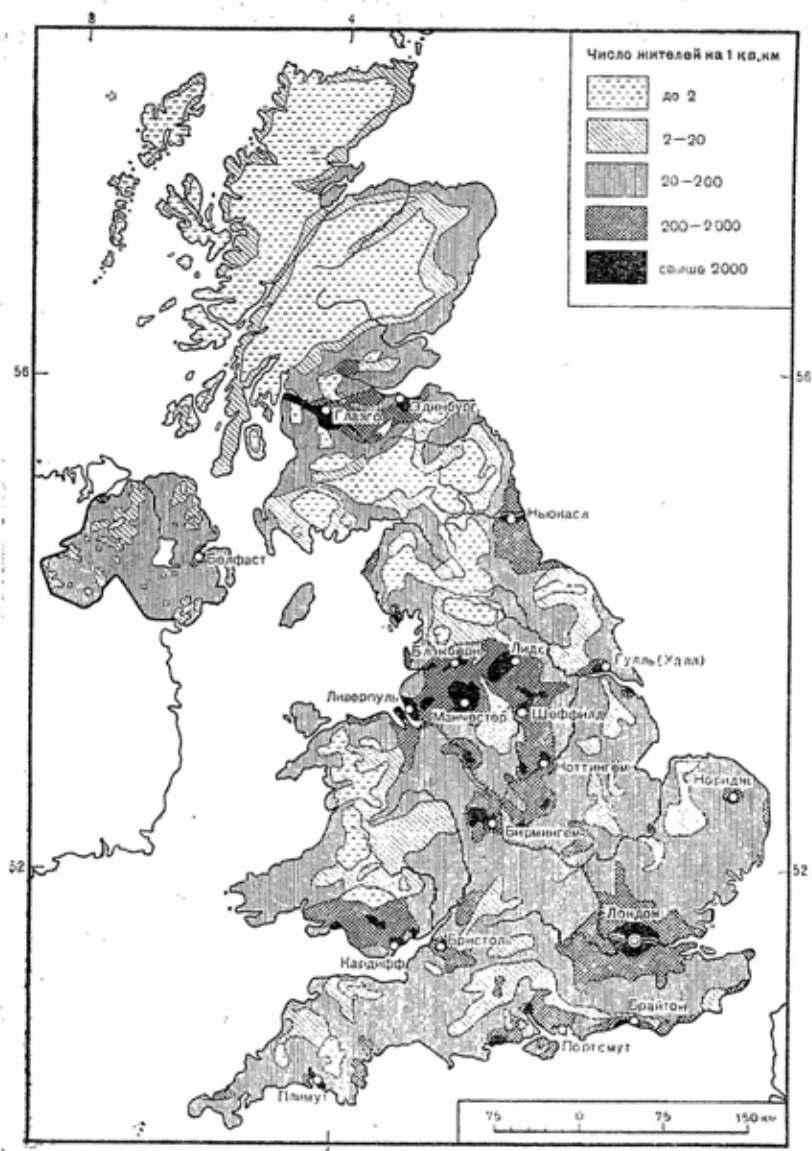
Однако перемещения в порядке эвакуации не привели к сколько-нибудь устойчивым изменениям в размещении населения, так как по прекращении военной опасности большинство возвращалось на прежние места. Этот вывод в общем подтверждается переписью населения Англии 1951 г. Остановимся прежде всего на данных этой переписи, характеризующих сдвиги в численности населения между 1931 и 1951 гг. по так называемым стандартным районам, принятым английской статистикой с 1947 года.

Динамика населения стандартных районов Великобритании в 1931—1951 гг.¹

Стандартные районы	Число жителей (в тыс.)		Движение за 1931—1951 гг. (в ‰)		
	1931 г.	1951 г.	естествен- ный при- рост	баланс миграции	общий прирост
Север	3 088	3 140	10,3	— 7,0	3,3
Йоркшир Вост. и Зап. . .	3 929	4 096	7,6	— 3,4	4,2
Северо-запад	6 196	6 444	6,0	— 2,0	4,0
Северный Мидленд . . .	2 938	3 378	11,2	+ 3,8	15,0
Мидленд	3 743	4 422	13,1	+ 5,0	18,1
Восток	2 433	3 096	9,1	+18,1	27,2
Лондон и Юго-восток . .	10 330	10 902	7,3	— 1,8	5,5
Юг	2 135	2 648	9,0	+15,1	24,1
Юго-запад	2 615	3 021	5,2	+10,3	15,5
Уэльс	2 593	2 597	6,9	— 6,8	0,1
Шотландия	4 843	5 096	?	?	5,2
Северная Ирландия . .	1 243	1 371	?	?	11,0

¹ Census 1951. England and Wales. Preliminary Report, London, 1951.

Как явствует из таблицы, рост населения за двадцать лет (1931—1951 гг.) был весьма различен по отдельным районам. Наибольший рост имел место в районах Востока и Юга (27,2 и 24,1 %), где наряду со сравнительно высоким естественным приростом имел место самый большой в Англии положительный баланс миграции. Из остальных южных районов несколько уступал этим двум Юго-запад (15,5 %) и значительно уступал Лондон и Юго-восток (5,5 %). Последний район — единственный из южных — имеет отрицательный баланс миграции. Это отражает длительный отлив населения из собственно Лондона в так называемый Внешний пояс (Внешнее кольцо) Большого Лондона, захватывающий частично район Востока и Юга.



Плотность населения Великобритании (1951 г.)

Характерной чертой движения населения в северных районах (Север, Восточный и Западный Йоркшир и Северо-запад) является отрицательный баланс миграции, отражающий обозначившуюся еще до войны тенденцию миграции из этих районов на юг. Поэтому общий прирост населения в северных районах невелик (3—4%).

Уэльс, этот район сильного экономического упадка, характеризуется особенно высоким отрицательным балансом миграции (—6,8%) и полным застоем в общем приросте населения.

В Северной Ирландии, для которой в конце XIX в. и в первые десятилетия XX в. была характерна значительная убыль населения, в 1931—1951 гг. имел место прирост числа жителей на 11%. Это связано с тем, что со времени войны в Северной Ирландии стали создаваться новые промышленные предприятия — авиационные, машиностроительные и пр., вызвавшие спрос на рабочую силу и приостановившие миграцию ирландцев в Англию.

Что касается районов Средней Англии — Мидленда и Северного Мидленда, то они имеют высокий общий прирост (18,1 и 15%) главным образом благодаря высокому естественному приросту.

Как видим, первое место по числу жителей занимает группа южных районов — Восток, Лондон и Юго-восток, Юг, Юго-запад. На ее долю приходится 39,3% всего населения. Эта группа вместе со средними районами (Мидленд и Северный Мидленд) и с Уэльсом включает в себе 60% всего населения Соединенного королевства, тогда как северные районы Англии вместе с Шотландией и Северной Ирландией включают в себе лишь 40% населения страны.

Перепись населения 1951 г. дает следующую картину различий в плотности населения между стандартными районами.

Плотность населения стандартных районов Великобритании в 1951 г.¹

Стандартные районы	Число жителей (в тыс.)	Площадь (в тыс. кв. км)	Число жителей на 1 кв. км
Север	3 140	19,1	164
Восточный и Западный Йоркшир	4 096	10,1	405
Северо-запад	6 444	5,8	1 111
Северный Мидленд	3 378	16,1	209
Мидленд	4 422	12,8	345
Восток	3 096	18,6	166
Лондон и Юго-восток	10 902	10,7	1 018
Юг	2 648	12,4	213
Юго-запад	3 021	20,9	144
Уэльс	2 597	20,5	126
Шотландия	5 096	78,7	64
Северная Ирландия	1 371	13,4	101

¹ Census 1951. England and Wales. Preliminary Report, London, 1951.

Особенно выделяются по густоте населения Северо-запад, где на 1 кв. км приходится 1111 жителей, и район Лондона и Юго-востока, плотность населения которого немногим меньше — 1018 человек на 1 кв. км.

В первом из этих районов основным сгустком населения является урбанизированная промышленная зона Манчестера — Ливерпуля, во втором — огромная городская территория Лондона и его пригородов. В этих сгустках городского населения плотность его еще более высока, чем по всему стандартному району в среднем.

Высокую плотность населения имеют также Восточный и Западный Йоркшир и Мидленд — соответственно 405 и 345 жителей на 1 кв. км.

Близко к общебританскому показателю средней плотности населения (206 жителей) стоят Юг и Северный Мидленд; от этого показателя отстают процентов на двадцать Север и Восток, а другие районы еще сильнее. Впрочем, надо оговориться, что по Уэльсу и Шотландии промышленные части районов объединены статистикой с горно-скотоводческими, что затрудняет правильное представление о плотности тех и других.

ГОРОДСКОЕ И СЕЛЬСКОЕ НАСЕЛЕНИЕ

Особенности экономического развития Великобритании привели на протяжении XIX в. к резкому сокращению числа занятых в сельском хозяйстве, к обезлюдению сельских местностей и вместе с тем к огромному увеличению числа городов и городского населения.

Так, в конце XVIII в. 80% населения Англии с Уэльсом жило в сельских местностях и лишь 20% в городах. К началу XX в. соотношение стало диаметрально противоположным: в 1901 г. 77% населения жило в городах и 23% — в сельских местностях. Переезд сельских жителей в города продолжался первые три десятилетия XX в., поглощая значительную часть естественного прироста сельского населения, а иногда и превышая этот прирост.

Движение городского и сельского населения Англии и Уэльса (в %) ¹

Годы	Городское население			Сельское население		
	естественный прирост	переселение из сельских местностей	рост(+)или убыль(-)	естественный прирост	переселение в города	рост(+)или убыль(-)
1891—1901	15,2	4,7	+19,9	2,9	10,8	— 7,9
1901—1911	11,1	1,3	+12,4	10,2	4,3	+ 5,9
1911—1921	5,2	1,4	+ 6,6	4,3	5,0	— 0,7
1921—1931	4,9	1,4	+ 6,3	7,8	5,9	+ 1,9
1931—1951	3,3	—	+ 3,3	15,8	—	+ 15,8

¹ Census 1951. England and Wales. Preliminary report, London, 1951.

Эта таблица, отражая отмеченное нами раньше снижение естественного прироста населения Англии с развитием монополистической стадии капитализма, показывает, что с 1931 г., когда британская промышленность испытывала большие трудности, вызывавшие сильный рост безработицы, прекратился отлив сельских жителей в города.

Динамика численности и соотношения городского и сельского населения в XX в. может быть охарактеризована следующей таблицей.

Численность и удельный вес городского и сельского населения
Англии и Уэльса¹

Годы	Городское население		Сельское население	
	в тыс. жителей	в %	в тыс. жителей	в %
1901	25 058	77,0	7 469	23,0
1911	28 162	78,1	7 907	21,9
1921	30 035	79,3	7 851	20,7
1931	31 952	80,0	8 000	20,0
1951	35 322	80,7	8 423	19,3

¹ Census 1951. England and Wales. Preliminary Report London, 1951.

Сопоставляя эту таблицу с предыдущей, мы видим, как баланс движения городского и сельского населения отразился на выражающих его численность абсолютных цифрах. В частности, за 1931—1951 гг. сельское население увеличилось на 423 тыс. человек. Сильно уступая росту городского населения в абсолютных цифрах, сельское население потеряло в своем удельном весе за то же время лишь 0,7%.

Итак, ныне в городах живет 80,7%, а в сельских местностях 19,3% всего населения Англии и Уэльса.

Несколько ниже удельный вес городского населения в остальных частях Соединенного королевства: в Шотландии, по переписи 1951 г., в городах проживает 3563 тыс. человек, или 69,9%, в сельских местностях 1532 тыс. человек, или 30,1%, а в Северной Ирландии, по последней переписи 1937 г., в городах и приравниваемых к ним населенных пунктах, насчитывающих более 1000 жителей каждый, проживало свыше половины всего населения — около 700 тыс. человек.

Однако, поскольку Шотландия и Северная Ирландия заключают в себе небольшую по сравнению с Англией часть населения Соединенного королевства, более низкий удельный вес городского населения в этих районах очень мало влияет на общий итог по всей стране: во всем Соединенном королевстве в городах проживает (на 1951 г.) 39,6 млн. человек, или 79,2% всего

населения, а в сельских местностях — остальные 11 млн. человек, или 21,8%.

Следует заметить, что британская статистика относит к сельским местностям многочисленные шахтерские поселки, которые хотя и имеют небольшое население, но фактически сельскими местностями не являются. Таким образом, в действительности удельный вес городского населения еще выше.

По степени урбанизации Англия резко превосходит другие страны с высоким уровнем развития капитализма: в США городское население составляет 57%, во Франции — 52%, в Германии до второй мировой войны — 67%. На одном уровне с Англией по урбанизации находится, пожалуй, лишь Бельгия.

В Англии с Уэльсом насчитывается 985 городов. Приводимая ниже таблица дает распределение их по группам в зависимости от числа жителей и показывает общую численность населения каждой группы.

Число городов Англии и Уэльса и их население в 1951 г.¹

Города с числом жителей	Число городов	Общая численность населения в них (в млн. жителей)
Свыше 1 млн.	2	4,5
От 500 тыс. до 1 млн.	4	2,5
От 250 » » 500 тыс.	8	2,4
От 100 » » 250 »	52	7,4
От 50 » » 100 »	90	6,1
От 10 » » 50 »	442	10,5
Менее 10 тыс.	367	1,9
Всего	965	35,3

¹ Census 1951. England and Wales. Preliminary Report, London, 1951.

Как видим, согласно переписи 1951 г., лишь два города Англии с Уэльсом насчитывают свыше 1 млн. жителей каждый. Это — Лондон (собственно Лондон, т. е. без Внешнего пояса) с 3348 тыс. жителей и Бирмингем с 1112 тыс. жителей.

От 500 тыс. до 1 млн. жителей имеют четыре города — Ливерпуль (789 тыс.), Манчестер (703 тыс.), Шеффилд (513 тыс.) и Лидс (505 тыс.).

Восемь городов насчитывают по 250—500 тыс. жителей — Бристоль, Ноттингем, Гулль (Халл), Ньюкасл, Брайдфорд, Лестер, Сток-он-Трент, Ковентри — и 52 города по 100—250 тыс. жителей. Таким образом, в Англии имеется 66 городов, имеющих свыше 100 тыс. жителей каждый, причем их общее население составляет 16,8 млн. человек, или 48% всего городского населения Англии.

Обращает на себя внимание наличие в Англии значительного количества небольших городов — с 10—50 тыс. жителей: их насчитывается 442 с общим населением в 10,5 млн. человек.

Такая же картина наблюдается и в Шотландии. Перепись 1951 г. показывает, что в больших городах сосредоточено 1916 тыс. жителей, или 53,7% всего городского населения. Из них выделяются Глазго с 1089 тыс. жителей и Эдинбург с 467 тыс. жителей. Два города имеют от 150 до 200 тыс. жителей — Абердин и Данди.

В Северной Ирландии имеется лишь один крупный город — Белфаст с 452 тыс. жителей. Второй после него — Лондондерри — имеет около 60 тыс. жителей.

Размещение городов по территории Великобритании характеризуется неравномерностью и скоплением в отдельных местах целых групп городов. Расширяя в процессе роста свою городскую черту, эти города близко подступают друг к другу, оставляя иногда между собой зоны пригородного характера и образуя довольно обширные районы почти сплошной городской территории. Английские географы (проф. Фоусетт и др.) давно обратили внимание на это проявление крайней урбанизации и стали при характеристике районов выделять эти группы сросшихся городов, называя их конурбациями.

Официальная английская статистика впервые в материалах переписи 1951 г. отразила это явление, приведя следующие данные о конурбациях.

Площадь и население конурбаций Англии в 1951 г.¹

Название конурбации	Ее центр	Площадь (в кв. км)	Население (в тыс. человек)	Число жителей на 1 кв. км
Большой Лондон	Лондон	1 818	8 346	4 465
Юго-восточный Ланкашир .	Манчестер	971	2 421	2 444
Западный Мидленд	Бирмингем	688	2 237	3 242
Западный Йоркшир	Лидс	1 231	1 692	1 380
Мерсейсайд	Ливерпуль	380	1 382	3 637
Тайнсайд	Ньюкасл	230	835	3 630
Всего . .		5 347	16 913	—

¹ Census 1951. England and Wales. Preliminary Report, London, 1951.

Из охарактеризованных этой таблицей конурбаций особенно выделяется гигантское скопление городских территорий, именуемое Большим Лондоном. Оно выделяется как по занимаемой им площади, так и по количеству населения и по его плотности.

Кроме названных, имеются меньшие конурбации в низовьях Тиса, вокруг Мидлсбро и в Стаффордшире вокруг Сток-он-

Трент. В Шотландии имеется значительная конурбация в долине р. Клайд, вокруг Глазго, — Клайдсайд.

Большой Лондон, являющийся наиболее ярким примером конурбации, находится в центре низменности Лондонского бассейна, вытянутой с запада на восток на 130 км. Обращенные к Лондонскому бассейну склоны опоясывающих его холмистых гряд отлоги, и переход от них к долине Темзы совершается постепенно.

Высота над уровнем моря в Большом Лондоне колеблется от нескольких метров в долине Темзы до 120 и даже 150 м в возвышенных частях. Однако, как замечает известный английский географ Хилда Ормсби, территория Большого Лондона настолько застроена, что многие природные различия Лондонского бассейна здесь мало заметны.

Речная сеть Лондонского бассейна густа. Основная артерия ее — Темза пересекает Большой Лондон в направлении с запада на восток. Характеристика режима Темзы как главной реки Великобритании дана нами в обзоре природных условий страны. Здесь отметим лишь, что влияние морских приливов поднимает уровень воды в Темзе на протяжении десятков километров, что позволяет небольшим океанским судам подниматься до Лондонского моста (в центре Лондона), т. е. на расстояние 88 км от моря.

Старейшей частью английской столицы, которой в раннем средневековье ограничивалась ее территория, обнесенная тогда крепостными стенами, является Лондонское Сити. Сити, занимающее площадь в 2,7 кв. км, находится на левом (северном) берегу Темзы, в ее нижнем течении. В месте, где русло Темзы сужается, был построен еще римлянами один из старейших мостов через реку — Лондонский. Сюда доходит влияние морских приливов, выражающееся в подъеме воды, а прежде — до сооружения дамб — вызывавшее затопление низменных берегов.

Для географического положения Сити в прошлом важны были такие обстоятельства. Во-первых, в пределах его находятся два холма, которые не подвергались затоплению и на склонах которых возникло первоначальное поселение. Во-вторых, глубина Темзы у Сити — около 3 м — позволяла подходить к нему, даже во время отлива, морским кораблям тех типов, которые имели распространение до XVII в. включительно.

Резиденцией английских королей со времени норманского завоевания и до XVI в. являлся построенный у восточной оконечности Сити замок с башнями по углам, получивший название Тауэрского (Башенного). В XVI в. королевская резиденция была перенесена к западу от Сити, в район находившегося там монастыря — Вестминстера («Западный монастырь»). Еще в середине XVII в. Сити и Вестминстер разделялись зелеными лугами и полями, которые позднее были застроены. К XVII веку

относится начало расширения Лондона за пределы Сити и Вестминстера во всех направлениях. В первую очередь возникали поселения на окрестных террасах Лондонского бассейна, покрытых гравием, и на холмистых возвышенностях, где, в отличие от низин, не происходило заболачивание. Поселения городского типа создавались также вдоль дорог, ведущих из Лондона в разные районы. Эти поселения поглощали находившиеся по соседству с ними деревни.

Расширение Лондона происходило вместе с ростом могущества Англии в течение XVII—XVIII вв., но быстрые темпы оно приобрело лишь с сороковых годов XIX в., когда развилось строительство железных дорог, соединивших центральные части Лондона с его более отдаленными окрестностями и со всей страной.

В середине XIX в. территория Лондона состояла почти из двухсот разрозненных поселений, которые законом от 1855 г. были организованы в 42 округа с местным управлением. В 1888 г. эти округа, первоначально входившие в состав графств Мидлсекс, Суррей и Кент, были выделены из них и образовали вместе с Сити новое, Лондонское графство площадью в 302 кв. км. В 1899 г. было изменено внутреннее административное деление Лондонского графства: составляющие его 42 округа были заменены 28 столичными районами (*metropolitan boroughs*). Из них 5 примыкают к Сити с востока и северо-востока — Степни, Поплар, Бетнал-Грин, Шордич и Хакни, и 3 с севера — Финсбери, Ислингтон и Сток-Ньюингтон. К западу и северо-западу от Сити находятся 10 районов: Вестминстер, Челси, Кенсингтон, Фулем, Хаммерсмит, Паддингтон, Мэрилебон, Хэмпстед, Холборн, Сент-Панкрас. Остальные 10 районов Лондонского графства расположены на правом берегу Темзы: Вулвич, Гринвич, Бермондси, Дептфорд, Льюисхем, Саутуорк, Камберуэлл, Ламбет, Баттерси и Уондсуэрт. Лондонское графство со времени его образования стали отождествлять с собственно Лондоном, хотя до конца XIX в. в его составе имелись и незаселенные местности — сельскохозяйственные участки, заболоченные земли, пустыри.

В последней четверти XIX в. происходит заселение и застройка периферии Лондонского графства и некоторых местностей за его пределами, особенно вдоль железных дорог. С XX в., в частности с его второго десятилетия, сооружение линий электрических трамваев в окрестностях Лондона, а позднее электрических железных дорог и развитие автобусного и автомобильного сообщения способствовали заселению более отдаленных окрестностей столицы. Вокруг Лондонского графства образуется широкое кольцо районов, постепенно застраивающихся и превращающихся в жилые, промышленные или сельскохозяйственные пригороды Лондона.

Это — так называемое Внешнее кольцо (Outer Ring), занимающее площадь в 1,5 тыс. кв. км и составляющее вместе с Лондонским графством Большой Лондон (Greater London).

В административном отношении Внешнее кольцо представляет собой совокупность городов и районов, относящихся к пяти соседним с Лондонским графствам — Мидлсексу, Эссексу, Суррею, Кенту и Хартфордширу. Единственным административным элементом, связывающим между собой отдельные части Большого Лондона, является вхождение их в зону компетенции столичной полиции. Территория Большого Лондона совпадает, таким образом, со столичным полицейским округом. Она занимает 1,8 тыс. кв. км с населением в 8,3 млн. человек.

Лондонское графство, составляющее по площади $\frac{1}{6}$ часть Большого Лондона, нередко называют Собственно Лондоном.

Процесс расширения фактической территории Лондона путем застройки и заселения более отдаленных его окрестностей вызвал за последние десятилетия ряд предложений о перепланировке и расширении границ Большого Лондона. Созданный в тридцатых годах Комитет по районной планировке Большого Лондона включил в его границы весь Лондонский транспортный округ, т. е. территорию, обслуживаемую автобусами, трамваями, троллейбусами и подземными дорогами Лондонского управления пассажирского транспорта. Площадь этой территории 4780 кв. км. В последние годы намечается включить в Большой Лондон, кроме Лондонского графства и Внешнего кольца, еще и так называемое Окраинное кольцо. По этому плану граница Большого Лондона будет приближаться к окружности радиусом в 48 км (30 миль) и центром в Сити, а площадь его составит свыше 7 тыс. кв. км. Однако расширение территории Большого Лондона пока не получило официальной санкции. В частности, в материалах переписи населения 1951 г. Большой Лондон трактуется попрежнему как охватывающий лишь Лондонское графство и Внешнее кольцо. Остаются в основном без последствий и многочисленные проекты перепланировки города.

Рост территории Лондона сопровождался значительным увеличением его населения, важным фактором которого явилось притягивание к столице миграционных потоков из других частей страны. Стремление лондонской буржуазии к использованию дешевой рабочей силы способствовало сосредоточению в Лондоне на протяжении XIX в. иммигрантов из других стран, что нашло отражение в образовании целых кварталов, заселенных иммигрантской беднотой — итальянской, еврейской, китайской. До восьмидесятых годов XIX в. заселяется главным образом территория нынешнего Лондонского графства, а позднее — территория Внешнего кольца. В таблице на стр. 152 приведены цифры, характеризующие динамику населения

Динамика населения Большого Лондона в 1801—1951 гг.
(число жителей в тыс.)¹

Годы	Сити	Территория Лондонского графства (включая Сити)	Территория Внешнего кольца	Территория Большого Лондона
1801	128,1	959,3	155,3	1 114,6
1841	123,5	1 949,2	286,0	2 235,2
1881	50,5	3 830,3	936,4	4 766,7
1891	?	4 227,9	1 405,8	5 633,7
1901	?	4 536,3	2 045,1	6 581,4
1911	?	4 521,7	2 729,7	7 251,4
1921	13,7	4 484,5	3 003,9	7 488,4
1931	11,0	4 397,0	3 918,7	8 215,7
1939	?	4 013,4	4 714,6	8 728,0
1951	5,2	3 348,3	4 997,8	8 346,1

¹ Census. England and Wales за соответствующие годы.

Лондона за полтора века и изменения в соотношении его основных частей.

Одна из граф таблицы показывает процесс обезлюдения Лондонского Сити. В начале XIX в. на его небольшой площади в 2,7 кв. км проживало 128 тыс. человек. За истекшие с того времени полтора столетия население сократилось до 5,2 тыс. человек, т. е. в 25 раз. Сокращение населения было связано с превращением Сити и непосредственно прилегающих к нему районов в средоточие банков, контор и т. п., вытеснивших обитателей Сити за его пределы. В настоящее время в Сити живет постоянно почти исключительно персонал, обслуживающий здания расположенных в Сити учреждений (швейцары, дворники, сторожа, уборщицы).

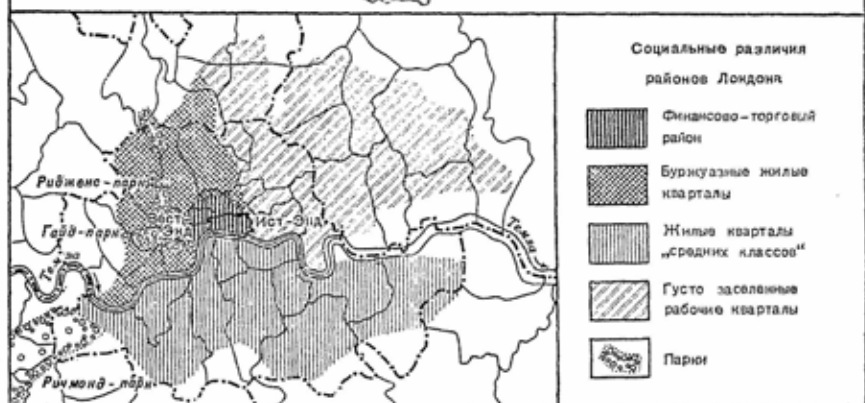
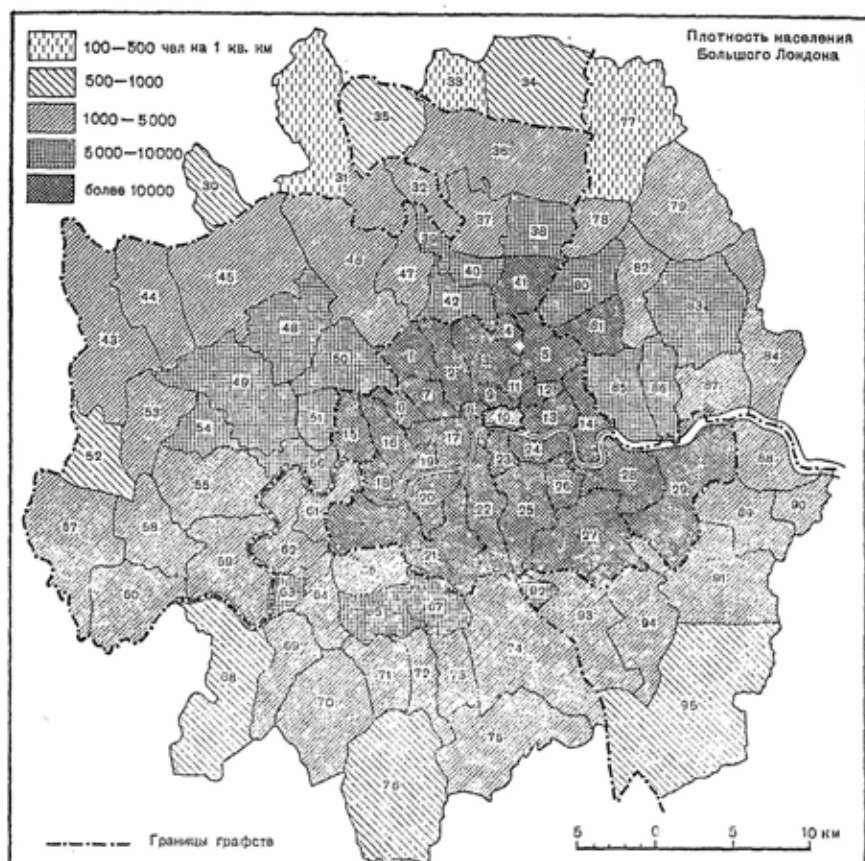
Административное деление Большого Лондона (к карте на стр. 153)

Собственно Лондон (Лондонское графство)

1 — Хэмпстед, 2 — Сент-Панкрас, 3 — Ислингтон, 4 — Сток-Ньюингтон, 5 — Хакни, 6 — Паддингтон, 7 — Мэрилебон, 8 — Холбори, 9 — Финсбери, 10 — Сити, 11 — Шордич, 12 — Бетнал-Грин, 13 — Стенли, 14 — Поплар, 15 — Хаммерсмит, 16 — Кенсингтон, 17 — Вестминстер, 18 — Фулем, 19 — Челси, 20 — Баттерси, 21 — Уондсворт, 22 — Ламбет, 23 — Саутворк, 24 — Бермондси, 25 — Камберуэлл, 26 — Дентфорд, 27 — Льюисхем, 28 — Гринвич, 29 — Вулидж.

Внешний пояс Большого Лондона

В графстве Хартфордшир: 30 — Бэши, 31 — Барнет, 32 — Ист-Барнет-Валли, 33 — Хатфилд, 34 — Чесент. *В графстве Мидлсекс:* 35 — Поттерс-Бар, 36 — Эпфилд, 37 — Саутгет, 38 — Элмонтон, 39 — Фрайери-Барнет, 40 — Вуд-Грин, 41 — Тотнем, 42 — Хорнси, 43 — Аксбридж, 44 — Райслинг-Нортвуд, 45 — Харроу, 46 — Хендон, 47 — Финчли, 48 — Уэмбли, 49 — Илинг, 50 — Уилдсен, 51 — Актон, 52 — Юсли, 53 — Хейс, 54 — Саутхолл, 55 — Хестон-Айворс, 56 — Брентфорд-Чизик, 57 — Стейнс, 58 — Фелтем, 59 — Туикнем, 60 — Сандри. *В графстве Суррей:* 61 — Барнес, 62 — Ричмонд, 63 — Кингстон, 64 — Молден-Куб, 65 — Уимблдон, 66 — Мертон-Морден, 67 — Митчем, 68 — Эшер, 69 — Сарбитон, 70 — Эпсом-Юэлл, 71 — Саттон-Чим, 72 — Каршотон, 73 — Беддингтон-Уоллингтон, 74 — Кройдон, 75 — Коулсдон-Пэрли, 76 — Банстед. *В графстве Эссекс:* 77 — Уолтем-Холикросс, 78 — Чингфорд, 79 — Чигуэлл, 80 — Уолтемстоу, 81 — Лейтон, 82 — Уонгстед-Вудфорд, 83 — Илфорд, 84 — Дагенем, 85 — Уэст-Хем, 86 — Ист-Хем, 87 — Баркинг. *В графстве Кент:* 88 — Ирит, 89 — Бексли, 90 — Крейфорд, 91 — Числхерст-Сидкап, 92 — Пендж, 93 — Бекнем, 94 — Бромли, 95 — Орпингтон.



Административное деление Большого Лондона

Другая графа таблицы показывает динамику численности населения на территории Лондонского графства. За первые сорок лет XIX в. население этой территории выросло вдвое, а за следующие сорок лет — к 1881 г. — оно снова удвоилось. В последние два десятилетия XIX в. рост населения Лондонского графства резко замедлился, составив лишь 19%. С первого же десятилетия XX в. начинается прогрессирующее сокращение населения Собственно Лондона, связанное с перемещением его во Внешнее кольцо и даже за пределы последнего. Приведем показатели убыли населения Лондонского графства по десятилетиям:

1901—1911 гг.	0,3%	1931—1939 гг.	8,7%
1911—1921 гг.	0,8%	1939—1951 гг.	16,6%
1921—1931 гг.	2,0%		

В годы второй мировой войны процесс сокращения населения Лондонского графства усилился в связи с разрушением многих домов и даже целых кварталов воздушными бомбардировками в 1940—1941 гг.

Наряду с показанным сокращением числа жителей в Лондонском графстве происходил рост населения Внешнего кольца. Вот показатели темпов этого роста по десятилетиям:

1881—1891 гг.	50%	1921—1931 гг.	27,1%
1891—1901 гг.	45,5%	1931—1939 гг.	23,5%
1901—1911 гг.	33,5%	1939—1951 гг.	6,0%
1911—1921 гг.	9,7%		

Противоположные направления в динамике населения Собственно Лондона и Внешнего кольца привели к изменению соотношения между этими частями Большого Лондона. Как видно из таблицы, Внешнее кольцо еще в 1921 г. уступало Лондонскому графству по численности населения в полтора раза. В тридцатых годах население обеих этих частей Большого Лондона уравнилось, а затем Внешнее кольцо намного обогнало Лондонское графство по числу жителей.

Как было отмечено выше, районы Внешнего кольца относятся к графствам, граничащим с Лондонским, и состоят из отдельных городов и даже сельских местностей. Из городов Внешнего кольца Большого Лондона 38 имеют более 50 тыс. жителей каждый, в том числе 12 городов имеют от 100 до 200 тыс. жителей, а два города (Кройдон на юге и Харроу на западе) свыше 200 тыс. жителей каждый.

Сосредоточение в Большом Лондоне более восьми миллионов жителей обуславливает высокую плотность населения на его территории — в среднем 4465 человек на 1 кв. км.

В пределах этой территории имеются большие отклонения от средней плотности. В Лондонском графстве на 1 кв. км приходится 11 054 жителя, тогда как во Внешнем кольце лишь 3127 жителей.

Внутри Лондонского графства особенно плотно заселены восточные и северо-восточные районы — Ист-Энд.

Во Внешнем кольце, как показывает карта плотности населения Большого Лондона, составленная по данным переписи 1951 г., наиболее густо заселены районы, примыкающие к Лондонскому графству с северо-востока: на 1 кв. км в Лейтоне и Тотнеме приходится свыше 10 тыс. жителей, в Уэст-Хэме, Ист-Хэме, Илфорде, Уолтемстоу, Эдмонтоне — от 5 до 10 тыс. жителей. Такая же плотность — от 5 до 10 тыс. на 1 кв. км имеется в районах, граничащих с Лондонским графством на западе, — в Уилсдене, Уэмбли, Актоне, Илинге, Саутолле, Брентфорде и Чизике. Остальные районы Внешнего кольца имеют в большинстве плотность от 1 тыс. до 5 тыс. жителей на 1 кв. км. В некоторых районах на периферии Внешнего кольца на 1 кв. км живет от 500 до 1000 человек, а в двух районах (Уолтем-Холикроссе и Барнете) — менее 500 человек.

Особенностью центральной части Лондона является многочисленное так называемое «дневное население», т. е. большое число людей, ежедневно приезжающих на работу из других частей Большого Лондона и даже из-за его пределов. Так, в Сити, где проживает всего 5 тыс. человек, ежедневно, кроме воскресений и праздничных дней, бывает полмиллиона человек. По Лондонскому графству в целом число ежедневно приезжающих составляет свыше 2,5 млн. человек. В связи с этим жилые пригороды Лондона, где проживает много людей, работающих в деловых и промышленных районах, получили название «лондонских спален».

Из всех жителей Большого Лондона почти половина относится к самодеятельному населению — 4100 тыс. человек (в том числе 2642 тыс. мужчин и 1458 тыс. женщин). Это самодеятельное население распределяется по отраслям хозяйства и по другим видам деятельности следующим образом:

Состав самодеятельного населения Большого Лондона в 1951 г.¹

Отрасли хозяйства и виды деятельности	Число занятых	
	в тыс.	в %
Промышленность	1 456,4	35,5
Электростанции, газовые заводы, водопровод	36,1	2,1
Строительство	274,5	6,7
Транспорт и связь	404,7	9,8
Торговля	561,2	13,7
Финансовые учреждения, банки, страхование	156,7	3,8
Государственный аппарат и армия	331,5	8,1
Свободные профессии	343,3	8,4
Прочие	486,5	11,9
Итого	4 050,9	100,0

¹ Census 1951. Great Britain. One per cent sample Tables. Part I, London, 1952.

Таким образом, первое место в составе самостоятельного населения современного Большого Лондона занимает группа занятых в промышленности — 35,5%, а если присоединить сюда занятых на электрических, газовых и водопроводных предприятиях, а также в строительстве, то общий удельный вес этой части самостоятельного населения составит 44,3%.

Роль Лондона как крупнейшего финансово-торгового центра страны и ее столицы находит отражение в очень высоком удельном весе лиц, занятых в торговле, финансовых, банковских и страховых учреждениях, а также в государственном аппарате и армии. Эти группы составляют вместе 25,6% всего самостоятельного населения. В транспорте и связи, которые играют большую роль в жизни города-гиганта, занято около $\frac{1}{10}$ всего самостоятельного населения. Очень многочисленна группа лиц свободных профессий, составляющая 8,4%.

В классовом составе населения Лондона, являющегося главным организационным центром господства британских монополий, особенно сильны социальные контрасты. По данным справочника делового мира «Who's Who», в Лондоне и его окружении в радиусе 100 км проживает свыше 70% крупной буржуазии всей страны. По переписи 1951 г., в Большом Лондоне насчитывается 55 тыс. владельцев предприятий и 183 тыс. управляющих предприятиями, их отделениями, конторами и пр. Обе эти категории составляют 5,9% самостоятельного населения Большого Лондона.

Основная масса самостоятельного населения столицы с ее окружением — рабочие и служащие. Число их составляет около 3,2 млн., или 78% самостоятельного населения.

Одной из характерных черт социального состава лондонского населения, связанной с сосредоточением в столице многочисленных учреждений и контор, является наличие целой армии клерков и машинисток — 683 тыс. человек (из них 411 тыс. женщин и 272 тыс. мужчин). Это составляет почти 17% всего самостоятельного населения.

Другая особенность социального состава населения Лондона заключается в большом количестве различного обслуживающего персонала, которого насчитывается 457 тыс. человек, или 11% самостоятельного населения. Большинство этих лиц — официанты в ресторанах, кафе, барах, прислуга в гостиницах и т. д. Численность прислуги в частных домах — 70 тыс. (из них 62 тыс. женщин и 8 тыс. мужчин).

Контрасты между богатством и роскошью социальной верхушки лондонского населения и положением трудовых масс наглядно отражаются в резких различиях между буржуазными кварталами города и районами, заселенными преимущественно рабочими.

Лондон является крупнейшим культурным центром Великобритании и одним из международных научных центров. В нем

насчитывается свыше пятисот научных учреждений. Некоторые из них имеют широкую известность за пределами Британских островов.

В Вест-Энде, на одной из его главных и наиболее оживленных улиц — Пиккадилли, в нескольких красивых зданиях, объединяемых названием Берлингтон Хауз, помещается ряд важнейших научных учреждений Англии: Королевское общество, Британская академия, Химическое общество, Общество натуралистов имени Линнея, Геологическое и Астрономическое общества. Здесь же помещается Королевская академия художеств, при которой находится высшая художественная школа и картинная галерея. Неподалеку, на той же улице Пиккадилли, находится Геологический музей.

В западной части Лондона, к югу от Кенсингтонского сада, расположен целый городок научных учреждений, учебных заведений и музеев. Здесь находятся Имперский институт, основанный в 1887 г. для изучения естественных богатств стран Британской империи, Королевское географическое общество, Имперский колледж физико-математических наук и технологии, занимающий около десятка домов, и др. Здесь же находится один из крупнейших музеев мира — Музей Виктории и Альберта, — в 150 залах которого собраны произведения скульптуры, живописи, прикладного искусства (фарфор, мебель и т. п.), а также огромная библиотека по истории искусства и книжного дела.

Другой крупный музей живописи — Национальная галерея, — где находятся картины итальянских, голландских, испанских, немецких, французских и английских художников, размещен близ Сити на площади Трафалгер-сквер.

К северо-западу от Сити, в Блумсбери, находится новое здание Лондонского университета. Там же, на улице Грейт-Рассел, расположен Британский музей, который по ценности и разнообразию своих коллекций и библиотеки с 5 млн. книг имеет мировое значение. Он включает отделы печатных книг, рукописей, египетских и ассирио-вавилонских, греческих и римских памятников, памятников и документов британского и континентально-европейского средневековья, отделы керамики, этнографии, нумизматики. Библиотека его получает обязательные экземпляры всех печатных изданий, выходящих в Великобритании, а также книги из всех стран мира. Русское отделение библиотеки Британского музея богато книгами и рукописями XVI—XIX вв., в частности материалами по истории революционного движения в России. К. Маркс, поселившись в Лондоне в 1848 г., много лет был постоянным читателем зала библиотеки Британского музея, где он, работая над «Капиталом», изучал материалы по экономике и экономической истории Англии. Полвека назад читальный зал Британского музея посещал В. И. Ленин.

Несмотря на то, что Лондон является в настоящее время крупным промышленным центром и что в составе его самодей-

тельного населения число занятых в промышленности в девять раз превышает число занятых в финансовых и банковских учреждениях, значение Лондона в экономической жизни страны определяется в первую очередь тем, что он — главный финансовый центр Великобритании и второй по значению после Нью-Йорка финансовый центр капиталистического мира. В Лондоне сосредоточены крупнейшие британские банки. В частности, кроме Английского банка, являющегося государственным с 1947 г., здесь находится «биг файв» — пять самых мощных коммерческих банков страны (Ллойдс-банк, Вестминстер-банк, Нэйшнл Провиншл Банк, Барклейс-банк и Мидленд-банк). В Лондоне же находятся правления большинства тесно связанных с банками монополистических компаний, действующих по всей Великобритании и Британской империи, а также в других странах в области промышленности, транспорта, торговли, страхования и пр.

Лондон служит организационным центром политического господства финансового капитала. В нем размещены высшие органы государственной власти, центральные учреждения правительственного аппарата, полиции, вооруженных сил.

Сочетанием функций финансового центра Англии и ее политического центра Лондон отличается от Нью-Йорка, который, будучи финансовым центром США, предоставляет роль политического центра Вашингтону.

Продолжая характеристику Лондона, необходимо сказать о роли Лондона как крупнейшего центра внешней и внутренней торговли Великобритании. На фоне общих социально-исторических условий развития английского капитализма, вызвавших рост богатств лондонского купечества, благоприятное значение для развития торговли Лондона имело его географическое положение в нижнем течении Темзы, доступном для захода морских судов, укрытом от морских бурь и находящемся вблизи портов стран континентальной Европы на Северном море и в Ла-Манше. Сочетание удобно расположенного порта с ролью города как столицы королевства и империи еще более способствовало росту торгового значения Лондона, ставя его в привилегированное положение по сравнению с другими портами и привлекая в Лондон все новых и новых купцов.

В период мировой промышленной и торговой гегемонии Англии Лондон был крупнейшим в мире океанским портом и центром международной торговли. Огромные склады для хранения импортируемых товаров, товарная биржа, где организована торговля ими, и железные дороги, соединившие во второй половине XIX в. Лондон со всеми районами Великобритании, позволили английской столице стать связующим звеном между внешним и внутренним торговым оборотом страны. Кроме того, поскольку Англия вела в крупных масштабах посредническую торговлю, реэкспортируя в государства континентальной Ев-

ропы товары, импортируемые в Англию из колоний и зависимых стран, Лондон стал и главным центром этого реэкспорта (в частности, шерсти, каучука, чая, кофе и пр.).

В XX в. утрата Англией ее прежних господствующих позиций в мировом хозяйстве отразилась и на роли Лондона в международной торговле. Первое место среди портов капиталистического мира по грузообороту перешло к Нью-Йорку. Из портов западноевропейских стран Лондон стал сильно ощущать соперничество Гамбурга, Антверпена, Роттердама. Все же по настоящее время Лондон занимает по грузообороту второе место, после Нью-Йорка, среди портов земного шара. Это определяет и его роль в британской внешней торговле, являющейся целиком морской торговлей. Через лондонский порт проходит 40—50 % всего импорта Великобритании, около 25 % ее экспорта и около 60 % реэкспорта. В частности, через Лондон идет 25—30 % всего британского импорта хлеба, табака и леса, 40—50 % импорта мяса, масла, яиц, шерсти; кожи, бумаги, цветных металлов, нефти и 80—95 % импорта каучука и чая.

Служа, таким образом, «воротами», через которые вливаются в Великобританию основные потоки импортируемых товаров, главным образом продовольственных и сырьевых, Лондон является крупнейшим складочным пунктом этих товаров, часть которых потребляется или перерабатывается на месте, часть перевозится в другие районы страны или реэкспортируется. В связи с этим мощные грузопотоки идут из Лондона во всех направлениях, преимущественно по железным дорогам.

Остановимся на наиболее характерных чертах лондонского порта. Первое, что бросается в глаза при ознакомлении с ним; это отсутствие единства между его многочисленными сооружениями, растянувшимися на десятки километров. Все портовые сооружения — доки, причальные пристани, пакгаузы и склады — строились разными конкурировавшими между собой предпринимательскими компаниями в период с конца XVIII до начала XX в. Будучи построены применительно к тем условиям судоходства, которые существовали в момент их возведения, многие из этих сооружений не подвергались коренной реконструкции, потребность в которой вызывается значительно увеличившимися размерами морских судов и усовершенствованием техники погрузочно-разгрузочных работ.

В настоящее время часть портовых сооружений — многочисленные набережные, пристани и склады — попрежнему находится в собственности отдельных компаний, тогда как доки и связанные с ними пакгаузы и товарные дворы, на основании изданного в 1908 г. закона, принадлежат учрежденному тогда же Управлению лондонского порта. Во главе этого Управления находится Совет из 28 лиц, из которых 17 избираются плательщиками портовых сборов, т. е. представляют крупные тор-

говые фирмы, а 9 назначаются правительственными и муниципальными органами. Эксплуатируя переданные ему по закону 1908 г. портовые сооружения, Управление лондонского порта, в силу того же закона, обязано поддерживать русло Темзы в состоянии, пригодном для судоходства, а также следить за соблюдением правил навигации.

От устья Колдхарбора (у Ирита), т. е. на протяжении 45 км, включаемых в нижнюю зону лондонского порта, Темза имеет судоходный фарватер с искусственно созданной глубиной в 10 м (во время отлива) и шириной в 300 м. Если в начале XX в. такая глубина вполне удовлетворяла требованиям судоходства, то в настоящее время для принятия самых больших океанских судов порты должны иметь глубину в 12—13 м. Иначе говоря, даже нижняя, наиболее глубокая часть лондонского порта не может принимать крупнейшие океанские суда во время отлива и они вынуждены ждать прилива, чтобы войти в порт. Выше по течению, до доков Альберта (Ист-Хэм), т. е. на протяжении 8 км, глубина фарватера уменьшается до 9 м, а ширина до 180 м. Еще выше — у Вест-Индских доков (в районе Поплара и Гринвича) — глубина уменьшается до 7 м, а у лондонского моста (в районе Сити) — до 2,7 м. Таким образом, вследствие того что за последние десятилетия работы по углублению фарватера не проводились, он не соответствует ныне требованиям, предъявляемым к первоклассному мировому порту, каким является Лондон.

К числу характерных черт лондонского порта, как и других портов Великобритании, в которых под действием приливов и отливов происходят сильные колебания высоты водной поверхности, относятся наличие доков. Во время отливов шлюзы доков закрываются и удерживают в доках высокий уровень воды, позволяющий судам с глубокой осадкой оставаться в порту для разгрузки и погрузки и при отливе. Доки расположены несколькими группами на северном берегу Темзы, тогда как на южном берегу имеется лишь одна группа их.

Первые две группы доков, если считать вниз по течению, находятся близ центра Лондона — к востоку от Тауэрской крепости: это доки св. Екатерины и Лондонские доки. Сюда заходят небольшие суда водоизмещением до 1 тыс. брутто-тонн. Обе группы доков относятся к числу наиболее старых: Лондонские вступили в действие в 1805 г., а доки св. Екатерины в 1820 г. Они обслуживают в основном торговлю с большими портами западноевропейских государств и с британскими портами (каботаж). Выше — от Тауэрского моста до Лондонского, по набережной Сити, — имеются причальные пристани со складами, но без доков.

Ниже Лондонских доков, на южном берегу Темзы, находятся Суррейские доки, построенные в разное время между 1807 и 1876 гг. Они обслуживают торговлю преимущественно лесоматериалами.

териалами и молочными продуктами. Через них проходит большая часть лесной торговли Лондона. При этих доках имеются специальные сараи для просушки леса площадью в 28 га и склады для хранения леса вместимостью до полумиллиона тонн.

Восточнее Суррейских доков, на образованном изгибом Темзы полуострове, носящем название Собачьего острова (Айл-оф-Догс), находятся две группы доков — Вест-Индские и Миллуоллские. Вест-Индские доки, построенные в 1802 г., сохраняют свою первоначальную специализацию: основными грузами, которые они принимают, являются товары с Вест-Индских островов, в частности сахар, ром, табак. Кроме того, они принимают грузы древесины твердых пород и бумаги. Миллуоллские доки, сооруженные в 1854 г., специализированы на приемке и хранении зерна. Здесь имеются приспособления для передачи зерна с судов в элеваторы пневматическим способом. Северо-восточнее Вест-Индских доков находятся Ост-Индские, построенные в 1806 г. Через них проходят различные грузы из стран Востока, в частности чай, шелк, бананы.

Несколькими километрами ниже по течению реки, напротив Вулиджа, находятся крупнейшие доки лондонского порта — королевы Виктории, принца Альберта и короля Георга V. Первый из них сооружен в 1855 г., второй в 1880 г. и третий в 1921 г. Соединенные один с другим, эти три дока представляют водную площадь в 138 га, а общая длина их причалов достигает 20 км. Самый новый из них — док Георга V — имеет наибольшую глубину — 11,5 м и может принимать суда водоизмещением до 30 тыс. брутто-тонн. Доки эти окружены огромными товарными складами, элеваторами для приема зерна и крупными мельницами (у дока Виктории), мясохолодильниками вместимостью до четверти миллиона туш (у дока Альберта) и принимают разнообразные грузы.

Наконец, последняя группа доков — Тилберийских — находится ближе к устью Темзы, на расстоянии 41 км от Лондонского моста. Некоторые доки этой группы были построены в 1886—1890 гг., а другие в 1929 г. и в середине тридцатых годов. Тилберийские доки принимают самые крупные океанские суда. У Тилберийских доков построена также большая пассажирская пристань, к которой подведена линия железной дороги Лондон — Мидленд — Шотландия. Это дает возможность пассажирам, высаживающимся с океанских судов, оказаться через полчаса в центре Лондона или проехать по железной дороге в любой район страны.

Общая водная площадь доков лондонского порта составляет около 250 га, а общая длина их причалов — около 60 км. Кроме того, от Лондонского моста до устья Темзы на берегах ее имеется много открытых товарных пристаней. Из них выделяется группа пристаней Темз-Хейвена ниже Тилбери, т. е.

вблизи от устья. Здесь, в частности, находится товарная гавань нефтяного треста «Роял Дач Шелл».

Для разгрузочно-погрузочных работ в лондонском порту применяют пловучие подъемные краны. Наряду с этим для лондонского порта чрезвычайно характерно широкое применение так называемых лихтеров (лайтерс) — барж, при содействии которых поддерживается связь между доками, пристанями, фабриками и железнодорожными товарными станциями по обоим берегам Темзы. Лихтеры эксплуатируются специальной компанией, существующей с XVI в. — «Уотерменс Компани», — которой принадлежит монопольное право осуществлять этот вид связи внутри порта. Число действующих лихтеров достигает 9 тыс. Грузоподъемность их колеблется от 20 до 100 т.

Роль Лондона как крупнейшего порта и торгового центра, обслуживающего все районы страны, связана с его ролью важнейшего железнодорожного узла Великобритании. Ряд линий, относящихся к железнодорожным системам «Лондон — Мидленд — Шотландия», «Лондон — Северо-восток», «Большая Западная железная дорога», «Южная железная дорога», соединяет порт столицы со всей страной. Мощные потоки импортируемых грузов идут по этим дорогам в разных направлениях.

С народнохозяйственной точки зрения целесообразнее было бы ввозить импортируемые для других районов товары через порты, непосредственно прилегающие к этим районам, а не выгружать, складывать и хранить их в Лондоне, а затем снова погружать в вагоны и перевозить железной дорогой к местам назначения. Сосредоточение почти половины импорта в Лондоне влечет за собой затрату труда и средств на излишние перегрузки, складирование и перевозки. Связанные со столицей капиталистические круги принимают всяческие меры к привлечению импортируемых грузов именно в Лондон. Этой цели служат, в частности, льготы, предоставляемые импортерам Управлением лондонского порта. Так, импортер, сдавая товар на хранение в склады Управления лондонского порта, не платит сразу таможенных пошлин, составляющих иногда большую сумму, а может отложить уплату до продажи своего товара, т. е. до получения им суммы пошлин от покупателя. По ряду товаров эксперты лондонского порта отбирают пробы, делают анализы и выдают свидетельства, на основании которых в Сити совершаются сделки на эти товары. Лондонский порт привлекает импортеров также наличием в нем в большей мере, чем в других портах, специально оборудованных складов — холодильников для мяса, молочных продуктов, фруктов, крупных зернохранилищ, лесных складов с помещениями для просушки древесины и пр. Кроме того, многие импортеры предпочитают ориентироваться на Лондон, так как там расположена крупнейшая товарная биржа, где они находят покупателей.

Хотя Большой Лондон в британской промышленности не занимает такого места, как в финансах и торговле, тем не менее промышленность здесь довольно значительна. Еще перед второй мировой войной число занятых в обрабатывающей промышленности Большого Лондона (исключая предприятия городского хозяйства — газовые заводы, электростанции, водопроводы, а также строительство) составляло 1,2 млн. человек. Можно считать, что к настоящему времени число это достигло 1,5 млн. человек.

Промышленность Лондона разделяется на три категории: а) так называемая «промышленность большого города», связанная с удовлетворением потребительского спроса огромного лондонского населения; б) промышленность, связанная с портовыми функциями района и перерабатывающая импортное сырье, и в) новые отрасли промышленности.

«Промышленность большого города» — это преимущественно швейная, обувная, мебельная, полиграфическая. Отрасли эти представлены в основном мелкими предприятиями (в среднем по 10—30 рабочих в каждом). Возникли и развились они в Лондоне, в примыкающих к Сити с востока и северо-востока и граничащих с портовыми доками округах Ист-Энда — Поплар, Степни, Бетнал-Грин и Шордич. Факторами, способствовавшими развитию здесь этой промышленности, являлись прежде всего большой спрос со стороны многочисленного населения и наличие в густо заселенных семьями трудящихся восточных округах Лондона дешевой рабочей силы в лице жен рабочих и детей-подростков. Позднее эти отрасли нашли распространение и в других городских округах.

Швейная промышленность до сих пор больше всего развита в Ист-Энде, где она насчитывает 3,4 тыс. предприятий с 47 тыс. рабочих. Особенно выделяется по швейной промышленности округ Степни. Кроме Ист-Энда, швейная промышленность проникла и в западные районы города, где живет состоятельное население и где имеются большие магазины готового платья, — в Вестминстер и в некоторые округа Вест-Энда (в частности, в Мэрилебон). В более отдаленных от центра округах Большого Лондона швейная промышленность мало развита. На швейных предприятиях Лондона занято в среднем по 14 рабочих. В швейной промышленности очень сильна эксплуатация рабочих надомников, которых за мизерную плату заставляют выполнять большие нормы.

Обувная промышленность сосредоточена в общем в тех же округах, где и швейная.

Мебельное производство развито в округах Ист-Энда — Шордич и Бетнал-Грин, а также в северных округах Финсбери, Хакни, Ислингтон и в округе Сент-Панкрас (в Вест-Энде). В Ист-Энде имеется 2 тыс. мебельных предприятий с 20 тыс. рабочих. В среднем на каждом из этих предприятий заня-

то по 10 человек, однако среди них есть крупные мебельные фабрики.

Полиграфическая промышленность, связанная с сосредоточением в Лондоне крупнейших издательств и редакций главных британских газет и журналов, разбросана по всему Лондонскому графству — типографии есть и в Ист-Энде, и в Вест-Энде (Холборн), и на севере (Финсбери), и на юге (Саутуорк и Ламбет). Немало их и за пределами Лондонского графства — во внешнем поясе Большого Лондона.

К группе «промышленности большого города» относят также довольно многочисленные в Большом Лондоне трикотажные фабрики и предприятия точной механики и легкой химической промышленности.

Ко второй группе промышленных отраслей Большого Лондона относятся те из них, которые связаны с его портовой функцией, — пищевкусовая (мукомольная, сахаро-рафинадная, табачная), кожевенная, бумажная, нефтеперерабатывающая, выплавка и обработка цветных металлов и золота и др. Все они работают на импортном сырье. В этих отраслях преобладают крупные предприятия. К этой же группе нужно отнести довольно значительную судоремонтную промышленность, — она хотя и не занимается переработкой импортного сырья, но своим существованием целиком обязана оживленной портовой деятельности в Большом Лондоне. Судоремонтная промышленность представлена крупными хорошо оборудованными заводами. Господствующую роль в ней играет монополистическая компания «Харланд и Вульф».

Третья группа состоит из предприятий трех отраслей, которые получили развитие после первой мировой войны и в английской экономике определяются как «новые», — автомобильной, авиационной и, в меньшей мере, электротехнической. О причинах возникновения этих предприятий в Юго-восточной Англии говорилось выше. Удельный вес Большого Лондона и непосредственно прилегающих к нему городов в автомобильной и авиационной промышленности всей Британии очень велик. Одно из крупнейших предприятий автомобильной промышленности Англии, построенное в 1930 г., находится в Дагенеме, в восточной части Большого Лондона. Оно принадлежит американскому тресту Форда. Заводы грузовых автомашин имеются в Саутолле (Мидлсекс), в западной части Большого Лондона.

В Большом Лондоне находится также несколько заводов мотоциклов. В 1949 г. построен завод Объединенной компании мотоциклов в Пламстиде. Однако моторы и передаточные механизмы лондонские заводы получают из Бирмингема.

Авиационная промышленность представлена в Большом Лондоне рядом заводов: в Криклвуде и Стег-Лейне (в северной

части Большого Лондона), в Хейсе (Мидлсекс, в западной части Большого Лондона).

Производство электрооборудования получило развитие во внешнем кольце Большого Лондона.

В Большом Лондоне имеются и другие отрасли промышленности, не относящиеся ни к одной из рассмотренных нами групп, но они играют второстепенную роль.

То обстоятельство, что в Большом Лондоне не развиты старые, переживающие упадок отрасли английской промышленности (каменноугольная, текстильная и др.), и что в нем крупное значение получили новые отрасли, поставило Большой Лондон в лучшее положение по сравнению, например, с Южным Уэльсом, Северо-восточной Англией и Средней Шотландией. Хроническая безработица давала себя чувствовать в Большом Лондоне меньше, чем в других городах Англии. С двадцатых годов до начала второй мировой войны она держалась на уровне 5,5—6,5% всех рабочих, за исключением кризисных 1931—1933 годов, когда она поднималась до 13%. Однако в округах Ист-Энда, заселенных лондонскими рабочими, например в Попларе, а также в припортовых округах Ист-Хэме и Уэст-Хэме хроническая безработица бывала обычно выше, чем в среднем по Большому Лондону.

ГЛАВА ШЕСТАЯ

ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

С переходом капитализма в монополистическую стадию Великобритания утратила мировое промышленное господство, но прежние характерные черты британской промышленности — использование преимущественно привозного промышленного сырья и ориентация в значительной мере на внешние рынки сбыта — сохранились. На этом этапе в промышленном развитии Великобритании проявлялись две противоположные тенденции: с одной стороны, значительный рост новых отраслей — производства электроэнергии, автомобилестроения, самолетостроения, электротехнической промышленности, химической и т. д., а с другой стороны, застой и даже упадок ряда старых отраслей — угольной, хлопчатобумажной, шерстяной, некоторых видов машиностроения.

Такое положение, создавшееся в старых отраслях, было связано с общим ходом экономического развития Великобритании в системе мирового капитализма. Одним из факторов, выступивших как непосредственная причина такого положения, была устарелость технического оснащения этих отраслей. Если первоначально ранняя индустриализация и мировая промышленная монополия создавали для Великобритании важные экономические преимущества, то в дальнейшем они оказались факторами, обусловившими на известной стадии техническую отсталость британской промышленности: устаревшее, но еще не износившееся оборудование повисло тяжелым грузом на старых промышленных отраслях, препятствуя обновлению их основного капитала и усвоению новой техники, созданной в странах более позднего капиталистического развития, в частности в соперничавших с Англией США и Германии. Внедрение новой, современной техники требовало уничтожения прежнего оборудования, что было связано с убытками для предпринимателей. Сохранение же старого оборудования означало более низкую

производительность труда в старых отраслях английской промышленности, увеличивало в них издержки производства и снижало конкурентоспособность их продукции на мировом рынке, что в свою очередь влекло за собой постоянную недогрузку старых отраслей и хроническую безработицу.

Указанные обстоятельства обусловили на определенном этапе более низкую норму прибыли в старых отраслях английской промышленности, чем в других областях предпринимательской деятельности. Следствием этого явились недостаточные капиталовложения в старые отрасли промышленности при одновременном устремлении капиталов за границу и в новые отрасли.

Господствовавшие в старых промышленных отраслях монополии при помощи тесно связанных с ними банков, а в отдельных случаях и государства, вместо технического переоборудования старых отраслей при помощи новых капиталовложений провели слияние ряда предприятий, принудительное картелирование и ликвидацию более слабых и отсталых из них. Это неоднократно приводило к разрушению ранее созданных производительных сил в старых отраслях и к возрастанию хронической безработицы.

Наиболее существенным изменением в технике старой британской промышленности до второй мировой войны явилась замена силы пара электроэнергией. При этом британские промышленники добились отнесения на счет государства крупных капитальных затрат, связанных с сооружением линий высоковольтных передач.

Во время второй мировой войны отрасли, связанные непосредственно с производством вооружения и приносившие огромные прибыли, получили новые капиталовложения, частично обновили свое оборудование и повысили свой технический уровень. Однако такие из старых отраслей, как угольная, текстильная и в значительной степени металлургическая, сохранили свою прежнюю техническую отсталость.

По окончании войны, с дальнейшим ослаблением позиций Великобритании на внешних рынках интересы предпринимателей в различных промышленных отраслях потребовали удешевления электроэнергии, угля и стали, от стоимости которых зависит уровень издержек по производству целого ряда промышленных товаров. В связи с этим осуществление технической реконструкции угольной, электроэнергетической и металлургической промышленности стало еще более необходимым. Проведенная национализация угольной промышленности и электрохозяйства (на выгодных для прежних предпринимателей условиях) была связана со стремлением монополий осуществить переоборудование этих отраслей за счет государства. Однако это переоборудование производится медленными темпами.



Быстрый рост новых производств на фоне замедленного развития, а в некоторые периоды даже упадка старых отраслей привел к изменению структуры британской промышленности: если в XIX в. и в первые десятилетия XX в. основными отраслями ее являлись угольное, металлургическое, текстильное, судостроительное производства, то с тридцатых годов главная роль твердо переходит к машиностроению, охватывающему большинство новых отраслей, — производство автомобилей, мотоциклов, самолетов, тракторов, электрооборудования, радиооборудования, точных приборов и пр. Увеличивается также роль химической промышленности. В составе текстильной промышленности при сокращении хлопчатобумажного производства возрастает значение производства тканей из синтетического волокна — вискозного шелка, штапельного полотна, найлона.

Приведем имеющиеся данные о структуре британской промышленности по числу занятых лиц.

Отраслевая структура промышленности Великобритании¹

Отрасли	Число рабочих и служащих (в тыс. и в % к итогу)				
	1931 г.	1955 г.	Прирост (+) или убыль (—)	1931 г.	1955 г.
Горнодобывающая . . .	1 077	866	—211	14,6	8,4
Газовая, электроэнергетическая, водоснабжение	226	379	+153	3,0	3,7
Металлургия	352	570	+218	4,8	5,6
Металлообработка	316	518	+202	4,3	5,0
Машиностроение	1 387	3 408	+2 021	18,8	33,1
Химическая	225	513	+288	3,0	5,0
Текстильная	1 116	961	—155	15,1	9,4
Кожевенная и меховая .	80	73	— 7	1,1	0,7
Швейная и обувная . . .	827	634	—193	11,2	6,2
Керамическая и стекольная	242	341	+ 99	3,3	3,3
Деревообрабатывающая .	284	299	+ 15	3,9	2,9
Бумажная и полиграфическая	436	549	+113	5,9	5,4
Пищевая и табачная . . .	652	881	+229	8,8	8,5
Прочие	159	286	+127	2,2	2,8
Всего	7 379	10 278	+2 899	100,0	100,0

¹ Central Statistical Office. Monthly Digest of Statistics, № 115, 1955, July.

Анализ первых трех граф таблицы показывает исключительно большой рост машиностроения и химической промышленности, в которых за последние два с небольшим десятилетия число

занятых лиц увеличилось более чем вдвое. Более чем в полтора раза выросло число лиц, занятых в производстве газа и электроэнергии (включая водоснабжение), металлургии, металлообработке. В то же время сократилось число лиц, занятых в горнодобывающей промышленности (главной отраслью которой является угледобыча), в текстильной, швейной и обувной, кожевенной и меховой отраслях.

Четвертая и пятая графы таблицы показывают процентное соотношение отдельных отраслей в 1931 и 1955 гг. Машиностроение, которое уже к 1931 г. заняло первое место в британской промышленности, увеличило к 1955 г. свой удельный вес по количеству рабочих и служащих с 18,8% до 33,1%. Второе место заняла металлургия с металлообработкой. Удельный вес этой группы отраслей во всей промышленности по числу занятых лиц составлял в 1955 г. 10,6% вместо 9,1% в 1931 г. На третьем месте по числу занятых оказалась группа текстильных производств, которая еще в 1921 г. занимала первое место, а в 1931 г. лишь немного уступала машиностроению. К 1955 г. удельный вес текстильной промышленности уменьшился до 9,4% против 15,1% в 1931 г. Четвертое место принадлежало горнодобывающей промышленности, в которой преобладающую роль играет угледобыча. Удельный вес горнодобывающей промышленности с 1931 по 1955 г. уменьшился с 14,6 до 8,4%. Пятое место заняла пищевкусовая промышленность, которая по абсолютным показателям выросла, но удельный вес которой совсем незначительно сократился — с 8,8 до 8,5%. Стоявшая на шестом месте швейная и обувная промышленность уменьшила свой удельный вес с 11,2 до 6,2%.

Если свести перечисленные отрасли промышленности в две группы по признаку целевого назначения продукции, то удельный вес группы отраслей, производящих средства производства, в 1955 г. составил около 60%, а удельный вес группы отраслей, производящих предметы потребления, — около 40%.

Британская промышленность обладает высококвалифицированными кадрами рабочих и инженерно-технического персонала с большим практическим стажем и опытом. У многих из них отцы и деды работали в той же отрасли промышленности, а иногда в той же фирме.

Продукция британской промышленности характеризуется, как правило, своим высоким качеством. Это относится как к продукции тяжелой индустрии, в частности к судам, автомобилям, текстильным машинам, электрооборудованию, измерительным и другим точным аппаратам и пр., так и к предметам потребления — тканям, одежде, обуви и т. д. Добротность английских товаров давно зарекомендовала их за пределами страны, способствуя их сбыту на внешних рынках.

ЭНЕРГЕТИКА

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

Перейдя раньше других стран от ручного производства к машинному, Англия впервые столкнулась с проблемой получения энергии, необходимой для приведения в движение механизма машины. В период «детства крупной промышленности», по выражению К. Маркса, английские фабрики пользовались в качестве источника двигательной энергии лошадьё или речным течением. С конца XVIII в. в английской промышленности начал внедряться паровой двигатель, изменивший всю организацию производственного процесса. В период господства парового двигателя, т. е. на протяжении XIX в., основой энергетики Великобритании была добыча каменного угля, выступавшая в качестве самостоятельной отрасли промышленности, тогда как само производство механической энергии было распылено между множеством промышленных и транспортных предприятий. Во второй половине XIX в. в британской энергетике появились новые отрасли — производство на базе каменного угля газа для освещения улиц и домов, а с восьмидесятых годов производство электрической энергии. После того как в 1889—1891 гг. М. О. Доливо-Добровольским была создана техника трехфазного тока, позволившая, в развитие изобретения Депре, путем повышения напряжения передавать электроэнергию на большие расстояния с высоким коэффициентом полезного действия, в британской энергетике начался переход к производству электроэнергии как отрасли промышленности. Однако перемещение центральной роли в британской энергетике от угольной промышленности и паровой машины к электричеству произошло далеко не сразу и с запозданием по сравнению с более молодыми капиталистическими странами, в частности с Германией и США. Это объяснялось сопротивлением многих английских предпринимателей переходу на новую энергетическую базу до тех пор, пока капитал, вложенный ими в паровые машины на своих предприятиях, еще не был амортизирован.

В XX в. происходит сооружение многочисленных электростанций как общественного пользования, так и специальных заводских. Однако лишь после сооружения в 1926—1933 гг. общebritанской высоковольтной системы передач электричество заняло положение основной энергетической базы британской промышленности: электромотор в подавляющем большинстве отраслей промышленности вытеснил паровой двигатель. При этом угольная промышленность сохранила свое значение, поскольку электростанции более чем на 99% работали на угле. Обеспеченность Англии этим видом топлива и заинтересованность угольных компаний в его максимальном потреблении помешали развитию в Великобритании строительства гидростанций и использованию других топливных и энергетических ре-

сурсов — горючих сланцев, торфа и т. д. Наряду с развитием электрического хозяйства в британской энергетике появилась и завоевала заметное положение нефть и нефтеперерабатывающая промышленность.

В последние два десятилетия обозначился кризис британской угольной промышленности, рассматриваемый нами ниже. Длительная техническая отсталость английской угольной промышленности и уменьшение угольных ресурсов страны создают необеспеченность хозяйства современной Великобритании достаточным количеством угля, что вызывает необходимость либо импорта угля, либо замены его другими видами энергетических ресурсов. В связи с этим в Англии усилился интерес к использованию гидроэнергии, развернулось строительство гидростанций в Шотландии, получило распространение применение нефти в качестве топлива в производстве электроэнергии и даже в такой отрасли, как черная металлургия.

В Англии, как и в других странах, внимание широкой общественности привлекают планы строительства электростанций, приводимых в действие атомной энергией. Однако планы эти рассчитаны на довольно отдаленные сроки (60-е годы). Поэтому министр топлива и энергетики в своем обращении к состоявшейся осенью 1954 г. энергетической конференции в Шеффилде отметил необходимость усилить использование в Великобритании нефти как промышленного топлива, указав, что до тех пор, пока атомная энергия не станет играть существенную роль в энергетическом балансе страны, нефть является единственным видом энергоресурсов, могущим восполнить дефицит этого баланса, который связан с угольным кризисом.

Структура энергетического баланса Великобритании в динамике представляется в следующем виде:

Динамика структуры энергобаланса Великобритании (%)¹

Виды энергоресурсов	1930 г.	1938 г.	1948 г.	1953 г.
Каменный уголь . . .	94	92	90	86
Нефтепродукты . . .	6	8	10	13
Гидроэнергия	—	—	—	1
Всего . .	100	100	100	100

¹ Petroleum Times, 1954, № 1496.

Примечание. Удельный вес гидроэнергии в 1930—1948 гг. намного менее 1%, в 1953 г. — около 1%.

По сведениям, приводимым английским энергетиком С. Далтоном, в энергетическом балансе всего капиталистического мира в 1953 г. каменный уголь занимает лишь 44%, нефтепро-

дукты 35, натуральный газ 13 и гидроэнергия 8%. В США в том же году удельный вес угля — 31%, нефтепродуктов — 42, натурального газа — 23, гидроэнергии — 4%¹.

Анализируя программу угледобычи, составленную Национальным угольным управлением на 1960—1965 гг., С. Далтон показывает, что при намеченной этой программой ежегодной добыче угля в 240—260 млн. т страна будет иметь дефицит в 45 млн. т угля в год, для восполнения которого потребуется 30 млн. т нефтепродуктов ежегодно. При этом предположении удельный вес нефти в энергетическом балансе Великобритании достигнет 17%.

Потребление всех видов топлива и электроэнергии, суммированное в пересчете на условные единицы, распределяется следующим образом между основными категориями потребителей (по данным за 1953 г.): промышленность — 51,1% (в том числе металлургия 16%), бытовое потребление (освещение и отопление жилищ, приготовление пищи и пр.) — 28,2, железные дороги — 7,4, торговые предприятия (освещение, отопление, реклама и пр.) — 5,6, освещение улиц и потребление энергии общественными учреждениями — 5,5, прочие категории — 2,2%.

УГОЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Общая характеристика угольной промышленности. Происходивший в Великобритании в период ее промышленной монополии рост угледобычи продолжался вплоть до первой мировой войны. В 1913 г. добыча угля в Англии достигла наивысшей точки — 292 млн. т и затем резко упала с развитием общего кризиса капитализма, колеблясь от 166 до 262 млн. т в 1921—1929 гг. и от 210 до 244 млн. т в 1933—1937 гг. В первый год после второй мировой войны (1946) в Англии было добыто 193 млн. т, а в 1953 г. — 228 млн. т угля. Таким образом, даже в годы высокой конъюнктуры добыча угля не могла приблизиться к уровню 1913 г.

В середине XIX в., находясь в зените своего мирового промышленного господства, Англия давала около 65% мировой добычи угля, а в 1913 г. добыча угля в Англии, достигнув максимального абсолютного размера, составляла лишь 22% добычи капиталистического мира. В период общего кризиса капитализма, и в частности после второй мировой войны, удельный вес Англии в угледобыче капиталистического мира колеблется в пределах от 15 до 19%.

Упадок английской угольной промышленности был связан прежде всего с развитием угледобычи в других странах, которые вследствие этого сократили или совсем прекратили покупку английского угля, а некоторые стали экспортировать свой

¹ C. P. Dalton. The outlook for U. K. energy needs, Institute of Petroleum Review, 1955, № 101.

**Динамика добычи каменного угля в Великобритании и других странах
(в млн. т)¹**

Годы	Великобритания	США	Германия (с 1946 г. Западная Германия)	Весь капиталистический мир	Удельный вес Великобритании в добыче капиталистического мира
1875	135	48	49	285	47
1900	229	245	150	767	30
1913	292	517	277	1 342	22
1921	166	459	259	1 102	15
1929	262	552	351	1 517	17
1933	210	348	236	1 098	19
1937	244	448	369	1 428	17
1946	193	537	54	1 024	19
1951	226	523	119	1 407	16
1952	229	458	124	1 344	17
1953	228	437	124	1 332	17

¹ Statistical Yearbook 1948—1951 (Statistical office of the United Nations), 1952. Monthly Bulletin of Statistics, 1954, June.

уголь, конкурируя с Англией (США, Германия). Потребность некоторых стран в угле уменьшилась также в связи с усилением использования гидроресурсов в этих странах и в связи с переводом большей части мирового морского флота (54% в 1939 г.) на нефтяное топливо.

Указанные обстоятельства вызвали сильное сокращение британского экспорта угля: в 1913 г. Англия экспортировала около трети добытого угля, т. е. 96 млн. т (в том числе 21 млн. т бункерного угля), а в 1938 г. почти вдвое меньше — 49,5 млн. т (в том числе 10,5 млн. т бункерного угля).

Изменению конъюнктуры международного угольного рынка в неблагоприятную для Англии сторону содействовали и внутренние факторы, сводившиеся в основном к технической отсталости и раздробленности британской угольной промышленности. Вызывавшиеся этим низкая производительность труда шахтеров и, как результат, высокие издержки производства снижали конкурентоспособность британского угля.

О раздробленности угледобычи между большим количеством мелких шахт, дающей себя чувствовать до настоящего времени, можно судить по тому, что в середине двадцатых годов из 2,5 тыс. действовавших шахт две трети имели менее 100 рабочих и служащих на каждой шахте, причем половина этого количества, т. е. одна треть всех шахт, имела менее чем по 50 рабочих и служащих. Такое преобладание мелких шахт увеличивало эксплуатационные расходы и препятствовало механизации, т. е. в конечном счете удорожало английский уголь.

Техническая отсталость британской угольной промышленности выразилась в сохранении устаревшего примитивного

оборудования и ручного труда в основных производственных процессах. Так, в 1931 г. процесс зарубки угля в Англии был механизирован лишь на 35%, тогда как в США на 79%, а в Германии (Рур) на 96%. Процессы откатки и доставки угля в Англии не были механизированы, тогда как в США и Германии они были механизированы на 85—100%¹.

Удорожанию английского угля способствовали также сохранявшиеся с феодальных времен до 1938 г. правовые условия добычи ископаемых, в силу которых углепромышленники, для того чтобы разрабатывать месторождения угля, должны были заключать на сравнительно короткие сроки (обычно на 25 лет) специальные договоры с владельцами земельных участков, под которыми залегает уголь, и вносить им особую плату — роялти (долевые отчисления) — от 5 до 8 пенсов с каждой тонны добытого угля. В целом по стране сумма роялти составляла (в тридцатых годах) не менее 5,5—6 млн. ф. ст. в год. Лишь в 1938 г. под настойчивым давлением как углепромышленников, так и предпринимателей других отраслей промышленности, заинтересованных в удешевлении угля, был принят закон о выкупе у землевладельцев угольных месторождений. Ликвидация этого средневекового пережитка не затронула интересов землевладельцев: на компенсацию их была ассигнована огромная сумма в 67 млн. ф. ст. Выкуп угольных месторождений был закончен в 1945 г. Компенсацию (в форме государственных облигаций) получили 26 тыс. землевладельцев².

Английские углепромышленники, вместо того чтобы принять меры к коренной реконструкции этой отрасли, взяли курс на сокращение издержек производства путем усиления эксплуатации шахтеров. В мае 1926 г. в ответ на снижение заработной платы шахтеры забастовали. Их поддержали рабочие других отраслей. Всеобщая забастовка охватила 4 млн. рабочих и парализовала работу промышленности и транспорта на девять дней. С этого времени обостренная классовая борьба между шахтерами и углепромышленниками не прекращалась.

С 1927 г. в угольной промышленности, как и в других старых промышленных отраслях Великобритании, начала проводиться так называемая рационализация, сводившаяся в основном к дальнейшей интенсификации труда рабочих, к созданию районных картельных объединений (Шотландского, Мидлендского и Южноуэльского), к поглощению более крупными предприятиями мелких и к ликвидации наиболее отсталых и мало-рентабельных предприятий. В частности, в 1927—1928 гг. было закрыто 540 шахт с 34,3 тыс. рабочих. Однако эти мероприятия не привели к коренной реконструкции угольной промышленности.

¹ См. Coal Mining. Report of technical advisory Committee, March, 1945. Так же «The Economist» от 3 ноября 1945 г., стр. 635.

² Iron and Coal Trade Review, 1933.

Наступивший мировой экономический кризис 1930—1934 гг. вызвал дальнейшее свертывание угледобычи и массовую безработицу среди шахтеров, достигавшую 34% (больше, чем среди рабочих других отраслей).

В 1935 г. в угольной промышленности вновь усилились классовые бои, грозившие общей забастовкой шахтеров. Результатом их было частичное повышение заработной платы и некоторое расширение применения машин. Вместе с тем углепромышленники организовали общебританский угольный синдикат для поддержания высоких цен.

Перед началом второй мировой войны добыча угля резко колебалась, но даже в год своего наибольшего подъема — в 1939 г. (231 млн. т) — она не достигла уровня 1929 г. и была много ниже уровня 1913 г.

Несмотря на закрытие ряда мелких, наименее рентабельных шахт, несмотря на частичную механизацию работ в крупных шахтах, в английской угольной промышленности в целом сохранялась общая техническая отсталость, обусловившая низкую производительность труда и относительную дороговизну угля по сравнению с другими углепроизводящими странами. Состояние угольной промышленности характеризовалось хроническим перепроизводством и связанной с ним хронической массовой безработицей.

Если до войны проблемы британской угольной промышленности были связаны с трудностями сбыта угля и его перепроизводством, то потребности войны поставили задачу расширения угледобычи. В сентябре 1939 г. правительство обратилось к углепромышленникам и шахтерам с призывом довести добычу угля до 270 млн. т в год — на 43 млн. больше, чем в 1938 г. Однако углепромышленники, неуверенные в таком увеличении внутреннего спроса на уголь, который превысил бы отпавший в результате начавшейся войны экспорт и оправдал бы высокой прибылью расходы по расширению производства, не спешили увеличить угледобычу. Кроме того, существовавший большой резерв безработных шахтеров с началом войны быстро рассосался — частично вследствие поступления на работу в развертывавшиеся военные отрасли промышленности, частично вследствие призыва в армию, и в угольной промышленности обозначилась резкая нехватка рабочей силы. В итоге выработка угля вместо повышения до намеченных правительством 270 млн. т сократилась в 1941 г. до 206 млн. т. Это привело к недостатку угля в стране, тормозившему работу других отраслей промышленности.

Несмотря на ряд мер, принимавшихся правительством Великобритании с целью поднять угледобычу, общее количество добываемого в стране угля продолжало уменьшаться, дойдя в 1945 г. до 182,7 млн. т. Такое положение вызвало в

Великобритании острый «угольный голод». Продажа угля для отопления домов была ограничена жесткими нормами. Недостаток угля лимитировал выработку электроэнергии и отпущен ее населению и гражданским отраслям промышленности.

Нужно отметить, что при этом вследствие повышения цен на уголь прибыль углепромышленников с каждой тонны угля увеличилась во время войны на 20 %.

Однако интересы углепромышленников расходились с интересами значительной части британских монополистических предприятий обрабатывающей промышленности, заинтересованных в снижении цен на уголь для сокращения издержек промышленного производства и усиления конкурентоспособности британских промышленных товаров. Кроме того, финансовый капитал был серьезно озабочен отрицательным влиянием уменьшения угледобычи на торговый и платежный баланс Англии. Перед войной 1939—1945 гг. экспорт английского угля, хотя и уменьшился вдвое против уровня 1913 г., все же составлял 37 млн. т в год, сокращая своей стоимостью пассив торгового баланса. Состояние британской углепромышленности к концу войны не только исключало возможность возобновления в ближайшее время экспорта в объеме 1939 г., но даже создавало серьезные опасения, что по окончании войны годовая добыча угля будет продолжать падать. Это заставило бы Англию — прежнего крупнейшего экспортера угля — превратиться в крупного импортера его, усилило бы и без того большое отрицательное сальдо торгового баланса и ухудшило бы состояние платежного баланса страны.

Такие опасения правящих кругов Великобритании привели к назначению правительством специальной Технической совещательной комиссии под председательством Рейда для изучения состояния угольной промышленности и путей к его улучшению. Представленный комиссией Рейда в 1944 г. доклад констатировал, что для осуществления коренной реконструкции угольной промышленности необходимы крупные новые капиталовложения в размере, как сперва предполагали, 200 млн. ф. ст., но, как выяснилось в 1950 г., — 520 млн. ф. ст. (Весь капитал, вложенный ранее в британскую угольную промышленность, оценивается в 200—225 млн. ф. ст.) Так как углепромышленники не собирались затрачивать такие огромные средства на реконструкцию шахт, монополистический капитал решил произвести эту реконструкцию за счет государства, для чего потребовалась передача шахт в государственную собственность. Таким образом, решение угольной проблемы в Англии путем огосударствления шахт, нередко изображаемое правопейбористскими лидерами как шаг по пути «мирного перехода к социализму», в действительности является мероприятием монополистического капитала, предпринятым им для

удешевления британского угля, в целях укрепления своих позиций.

Переход угольной промышленности в собственность государства произошел на основании закона об ее национализации, принятого парламентом в июле 1946 г. Согласно этому закону общее руководство государственной угольной промышленностью возложено на Национальное угольное управление (National Coal Board), члены которого назначаются правительством. В своей деятельности Национальное угольное управление подчиняется Министерству топлива и электроэнергии.

Для непосредственного руководства угледобычей в Великобритании созданы 42 районные угольные конторы, подчиненные девяти окружным. Эти конторы осуществляют эксплуатацию большинства шахт. Часть мелких шахт передана по лицензиям Национального управления в арендное пользование частным лицам. Сбыт угля остался в руках частных углеторговых предприятий.

Английские шахтеры и все передовые слои рабочего класса Великобритании давно выдвигали требование национализации угольной промышленности, видя в этом мероприятии средство к улучшению условий труда в шахтах, к повышению производительности труда и жизненного уровня углекопов. Однако проведенное лейбористским правительством огосударствление шахт коренным образом отличается от социалистической национализации. Передача государству технически отсталой британской угольной промышленности явилась средством, позволившим монополистическому капиталу переложить огромные расходы, связанные с технической реконструкцией этой отрасли промышленности, на плечи налогоплательщиков, т. е. в основном на трудящихся. При этом законодатели щедро компенсировали бывших шахтовладельцев.

После передачи шахт в собственность государства положение в угольной промышленности Великобритании продолжало оставаться тяжелым. Временами наблюдалась резкая нехватка угольного топлива в этой богатой углем стране. В 1947—1948 и 1950—1951 гг. Англия вынуждена была прибегать даже к импорту угля как из стран Британской империи, так и из США.

Осуществление реконструкции угольной промышленности, как указывалось, требует очень крупных капиталовложений — 520 млн. ф. ст. Между тем Национальное угольное управление не получило таких средств. Более того, на него была возложена уплата компенсаций за национализацию бывшим углепромышленникам и бывшим владельцам угольных месторождений. Общая сумма долга Национального угольного управления по обеим компенсациям составляла 229 млн. ф. ст., а ежегодные платежи в погашение этой суммы — 15 млн. ф. ст. Эти платежи столь значительны, что в некоторые годы — в

1947, 1948, 1952 — государственная угольная промышленность работала с дефицитом. Для устранения его правительство несколько раз прибегало к повышению цен на уголь, что вызывало в свою очередь удорожание электроэнергии и газа, услуг железных дорог и городского транспорта, а также промышленной продукции. Но даже после повышений цен на уголь платежи бывшим углепромышленникам и владельцам месторождений угля поглощают столь значительную часть расходов угольной промышленности, что для новых вложений в ее основной капитал остаются суммы, не соответствующие масштабам необходимой реконструкции. Отпустить же требующиеся для быстрой реконструкции угольной промышленности средства из государственного бюджета мешали огромные ассигнования на вооружения. В силу этого правительственная программа реконструкции угольной промышленности была рассчитана на 15 лет (начиная с 1950 г.) и осуществление ее было начато в замедленном темпе, усиление которого происходит лишь с 1954 г. За 1947—1955 гг. создано 15 новых шахт, а из действующих старых шахт (число которых превышает 900) 51 шахта значительно реконструирована или реконструируется. В настоящее время около $\frac{4}{5}$ продукции угля в стране добывается и транспортируется механизированным способом.

В целях повышения добычи угля и сокращения издержек проводятся мероприятия по внедрению открытого способа добычи в местах неглубокого залегания угля. В большинстве случаев это месторождения, разрабатывавшиеся в XVIII—XIX вв. и давно заброшенные, но сохранившие довольно значительное количество неизвлеченного угля. Средняя толщина угольных пластов в таких месторождениях — 120—150 см, а средняя толщина слоя покрывающих пород 10 м и только иногда доходит до 30—40 м.

Добыча угля открытым способом составила в Великобритании в 1942 г. 1,3 млн. т, в 1943 г. — 4,4 млн. т и в 1944 г. — 8,6 млн. т. В 1950—1954 гг. добыча угля этим способом достигала 10—12 млн. т в год. Всего за период 1942—1954 гг. открытой разработкой было добыто 120 млн. т угля.

Одним из обстоятельств, препятствующих сколько-нибудь значительному увеличению в Англии добычи угля, является также продолжающийся со времени войны недостаток шахтерских кадров. Уход шахтеров в другие отрасли производства был связан в большой мере с плохими условиями труда.

Заработки значительной части шахтеров в британской угольной промышленности ниже, чем рабочих других промышленных отраслей. Многие вынуждены работать сверхурочно, чтобы обеспечить себе и своей семье прожиточный минимум.

Охрана труда в шахтах ведется плохо. В результате несчастные случаи на шахтах — частые явления. В 1950—1953 гг.

ежегодно 220—250 тыс. шахтеров получали ранения от несчастных случаев (не считая ушибов и легких повреждений). Смертность от несчастных случаев на шахтах составляет 500—800 человек в год. Недовольство горняков условиями труда и его оплатой приводит к частым забастовкам на шахтах и к продолжающемуся уходу шахтеров в другие отрасли промышленности.

В 1954 г. шахтеры добились некоторого повышения заработной платы и частичного облегчения условий своей работы: на некоторых шахтах улучшено оснащение и техника безопасности.

Государственное угольное управление составило в 1950 г. программу угледобычи на пятнадцать лет, в которой на 1961—1965 гг. намечена была ежегодная добыча 230—250 млн. т. Затем наметка эта была повышена до 240—260 млн. т. Из этого количества 25—35 млн. т предназначается для экспорта и 215—225 млн. т на удовлетворение энергетических потребностей страны. Однако рост промышленного и бытового потребления электроэнергии в Великобритании вызвал уже в первом пятилетии угольной программой рост потребности в угле в непредвиденном программой темпе. В 1954 г. внутреннее потребление угля в Великобритании составило 213 млн. т, почти достигнув уровня потребления, предусмотренного программой на 1961—1965 гг. Потребление угля в 1954 г. было на 13,5 млн. т больше, чем в 1950 г., и на 35 млн. т больше, чем в 1938 г. Одни электростанции потребили в 1954 г. около 40 млн. т угля — вдвое больше, чем в 1938 г. Добыча угля в Великобритании в 1954 г. составила 223,8 млн. т. Из-за напряженности топливного баланса экспорт угля пришлось сократить до 16 млн. т, вывезенных в Данию, Ирландию, Западную Германию, Италию, в меньшей степени во Францию и в другие страны. Для покрытия указанного выше потребления угля в стране пришлось импортировать 4 млн. т угля и израсходовать часть запасов угля.

Ресурсы угля и география угольной промышленности. До середины XIX в. в Англии не занимались вопросом о степени обеспеченности страны угольными ресурсами. Появившиеся в пятидесятых годах оценки отдельных месторождений дали основание определить в 1861 г. общие британские запасы угля в пластах толщиной не менее 60 см при залегании на глубине не свыше 1200 м в 59,1 млрд. т. Однако в 1865 г. появилась книга Джевонса «Угольный вопрос», в которой критически рассматривался подсчет британских угольных ресурсов промышленного значения и делался вывод, что они будут исчерпаны через 110 лет. Такой прогноз вызвал в Англии беспокойство. В этой связи в 60-х годах правительством была образована комиссия для выяснения угольных ресурсов, которая, признав пригодными для промышленной разработки пласты толщиной

не менее 30 см, оценила достоверные ресурсы угольных месторождений в 90,2 млрд. т и вероятные — в 56,3 млрд. т.

В начале текущего столетия, когда Англия, лишившись мировой промышленной монополии, стала все острее ощущать иностранную конкуренцию, в частности и на рынке угля, была снова назначена правительственная комиссия для выяснения топливных ресурсов. Результаты ее подсчета, опубликованные в 1905 г., определяли достоверные ресурсы угля промышленного значения, т. е. с толщиной пластов свыше 30 см и с глубиной залегания до 1200 м, в 99,7 млрд. т, а вероятные и возможные — в 40,1 млрд. т. На этом основании комиссия признала, что британские угольные ресурсы обеспечат ежегодную добычу 200 млн. т угля на протяжении свыше 500 лет.

В материалах, подготовленных английскими геологами к XII Международному геологическому конгрессу 1913 г., оценка достоверных угольных ресурсов Великобритании была повышена до 135 млрд. т, а вероятных и возможных — до 46 млрд. т. Почти такая же оценка содержится и в материалах XVII Международного геологического конгресса 1937 г., где учтены все запасы с залеганием до 1200 м, а также достоверные и вероятные запасы, залегающие на глубине от 1200 до 1600 м.

Угольные ресурсы Великобритании

(по материалам XVII Международного геологического конгресса 1937 г.)¹

Глубина залегания и мощность пластов	Запасы (в млрд. т)			
	действительные	вероятные	возможные	всего
Пласты с залеганием до 1200 м при толщине более 30 см	132,5	25,1	17,3	174,9
Пласты с залеганием от 1200 до 1600 м при толщине 60 см	6,2	1,7	Большие, но не исчисленные	7,9
Всего . . .	138,7	26,8	17,3	182,8

¹ PEP. The British Fuel and Power Industries, London, 1947.

В эту оценку британских угольных ресурсов в сумме 182,8 млрд. т не входят крупные, но детально не обследованные запасы на глубине от 1200 до 1600 м, относимые к категории возможных.

В 1945—1946 гг. министерство топлива и электроэнергетики издало районные обзоры угольных ресурсов, согласно которым

цифра достоверных запасов угля промышленного значения в Великобритании составляет лишь 42,8 млрд. т¹. Столь резкая разница с прежними оценками объясняется в основном тем, что районные обзоры министерства относят к залежам угля промышленного значения лишь пласты на глубине не более 1200 м и толщиной свыше 45 см, а не 30 см, как предшествующие оценки. Кроме того, указанные районные обзоры исключают из числа залежей промышленного значения такие, разработка которых в настоящее время почему-либо экономически невыгодна или прекращена из-за затопления водой, пожара и пр. По этим данным министерства, достоверные запасы угля промышленного значения обеспечивают ежегодную добычу в размере 250 млн. т лишь на 200 лет.

Организованное с переходом угольной промышленности к государству Национальное угольное управление в основу сделанного им в 1947 г. заключения о степени обеспеченности Англии углем положило материалы XVII Международного геологического конгресса 1937 г. Исходя из приведенной в этих материалах оценки достоверных залежей угля в Англии в 138,7 млрд. т, Национальное угольное управление считает, что эти запасы «обеспечивают производство угля по меньшей мере на 540 лет при уровне годовой добычи в 250 млн. т»².

Интересно отметить, что, хотя Англия — старейшая угледобывающая страна, ее угольные ресурсы, даже залегающие на глубине до 1200 м, исследованы недостаточно. В отношении запасов ряда месторождений имеются противоречивые сведения. Характерным примером недостаточной геологической разведанности является обнаружение в 1943 г. при бурении скважины в поисках нефти неизвестного ранее месторождения угля в хозяйственно развитом Линкольншире.

Британские месторождения угля разбросаны по разным районам страны, преимущественно в Средней и Северной Англии, в Уэльсе и в Средней Шотландии, при этом месторождения промышленного значения занимают около 17 тыс. кв. км, или 7,5% всей площади Великобритании.

Почти все британские угли относятся по своему геологическому происхождению к каменноугольному периоду (карбону); шотландские угли залегают как в нижнем, так и в верхнем карбоне, а английские и уэльские — только в верхнем. Древнее происхождение почти всех британских угольных месторождений

¹ Сводка данных этих обзоров для всей Великобритании приведена в The British Fuel and Power Industries. A Report by PEP, London, 1947.

² National Coal Board. Notes on the British Coal Mining Industry, London, 1947.

При подсчете принято во внимание, что за время с 1937 по 1953 г. в Великобритании было добыто около 3,5 млрд. т угля и потому действительные запасы его, указанные в материалах XVII Международного геологического конгресса, сократились до 135,2 млрд. т.

объясняет, почему залегающий в них уголь является каменным, а не бурым, тогда как в угольных ресурсах многих других стран (в частности США, Германии) значительное место занимает бурый уголь. Эта особенность британских угольных ресурсов повышает их хозяйственное значение.

К началу каменноугольного периода только северная часть Шотландии представляла собой сушу — часть Шотландско-Скандинавского материка. Южнее простиралось море, очень мелкое в районе Средней и Южной Шотландии и более глубокое на месте нынешних Англии и Уэльса. Постепенно, благодаря отложению в этом море речных наносов, мелководье распространилось далеко на юг. Произошло заболочение моря в пределах большей части Британии, причем это заболоченное пространство покрылось обширными болотными лесами из древовидных папоротников и родственных им растений. В Средней Шотландии болотные леса появились еще во время нижнего карбона, в остальной части они развились лишь ко времени верхнего карбона. Остатки этих бурно разросшихся болотных лесов и представляют современные каменноугольные залежи.

Каменноугольные свиты первоначально простирались на большей части территории Великобритании, образуя три огромных бассейна. Один из них охватывал всю Среднюю и Северную Англию и часть Северного Уэльса, другой — Среднюю Шотландию и третий — Южный Уэльс с районом, примыкающим к Бристольскому заливу.

Однако такое почти сплошное простирание каменноугольных залежей не сохранилось в последующие периоды. Начавшиеся уже в конце верхнего карбона и продолжавшиеся в пермский период мощные тектонические процессы привели к образованию в Британии горных складок Пеннин и ряда поднятий от Северного Йоркшира до Камберленда и Уэльса. Благодаря образованию складок угольные пласты были разорваны. Часть их оказалась смещенной на склоны и гребни возникших гор. В дальнейшем многие из этих перемещенных на горы угольных пластов были уничтожены в результате денудации. Таким образом, сплошные угольные свиты разбились на более мелкие разобщенные бассейны. Позднейшие орогенические движения вызвали ряд сбросов, которые еще более смяли и изломали угольные свиты.

Позднейшие отложения покрыли большую часть угольных пластов наслоениями других пород. Все же многие угольные пласты остались обнаженными (особенно на склонах гор) или покрытыми тонким слоем наносов. Именно эти месторождения угля — с открытым или неглубоким залеганием — подвергались в первую очередь и наиболее интенсивной промышленной разработке. В настоящее время средняя глубина шахт Великобритании составляет около 300 м. При этом около половины

всей британской угледобычи приходится на шахты глубиной до 270 м.

Размещение добычи угля обусловлено сочетанием местоположения угольных ресурсов с другими факторами. Так, имеют значение географическое положение угольных бассейнов по отношению к углепотребляющим районам и к морским углеэкспортным портам, уровень потребности этих районов в угле и состояние международного угольного рынка. На размеры угледобычи в разных бассейнах влияют условия, определяющие конкурентоспособность добываемого угля, как то: качество угля, мощность месторождений, толщина угольных пластов, глубина и другие условия залегания, организация добычи, степень механизации и т. п.

После перехода британской угольной промышленности в собственность государства было образовано, как указывалось выше, девять округов Национального угольного управления.

Распределение по этим округам угольных бассейнов, рабочей силы и угледобычи иллюстрируется картой на стр. 187 и таблицей на стр. 183¹. Последняя графа этой таблицы показывает среднюю производительность труда рабочего-углекопа в смену по округам: от 0,91 т в Юго-западном округе до 1,81 т в Восточно-Мидлендском.

Размещение угольной промышленности Великобритании в 1953 г.¹

Округа угольного управления	Добыча угля в шахтах (в млн. т)	Число занятых лиц (в тыс.)	Добыча угля на 1 рабочего в смену (в т)
Шотландский	22,8	85,2	1,06
Северный	13,4	48,9	1,14
Дургам	26,0	105,2	1,00
Северо-восточный	45,1	141,1	1,33
Восточно-Мидлендский	44,6	100,8	1,81
Северо-западный	15,6	60,9	1,04
Западно-Мидлендский	18,2	58,3	1,32
Юго-западный	25,0	110,1	0,91
Юго-восточный	1,7	6,4	1,12
Всего	212,4	716,9	—

¹ Central Statistic Office. Annual Abstract of Statistics, № 91, 1954, London, 1954.

Однако это ведомственное районирование угольной промышленности преследует управленческие цели и мало полезно

¹ В этих данных, как и в дальнейшем, речь идет о добыче угля в шахтах, составляющей около 95% всей угледобычи Великобритании. Английская статистика не дает сведений о географическом распределении добычи угля открытым способом.

для экономико-географического анализа размещения этой отрасли. Мы рассмотрим угольные бассейны в таком порядке, как они группируются географически по различным частям Соединенного королевства:

1. Бассейны районов Пеннин, Мидленда и Северного Уэльса.
2. Бассейны Северной Англии.
3. Бассейны Южного Уэльса и Южной Англии.
4. Бассейн Средней Шотландии.
5. Бассейн Северной Ирландии.

1. Бассейны районов Пеннин, Мидленда и Северного Уэльса. Каменноугольные залежи, образующие несколько бассейнов по обе стороны Пеннинских гор и продолжающиеся к югу на равнинах Мидленда и к юго-западу в горах Северного Уэльса, имеют известную общность, поскольку составляли когда-то зону сплошного простираения. Наиболее крупный из бассейнов лежит к востоку и юго-востоку от Пеннин — в Йоркшире и Восточном Мидленде. К западу от Пеннин находится Ланкаширский бассейн, непосредственным продолжением которого являются небольшие бассейны Северного Уэльса и Центрального Шропшира и Северного Стаффордшира. В южной части Западного Мидленда расположены генетически относящиеся к этой же группе небольшие бассейны Уорикшира, Южного Стаффордшира и др.

Достоверные запасы угля всех бассейнов рассматриваемой группы, по оценке 1913 г., составляют около 60 млрд. т, или 45% достоверных угольных ресурсов Великобритании. Уголь главных бассейнов этой группы по своему качеству и условиям залегания обладает высокой конкурентоспособностью. Годовая добыча угля в бассейнах Пеннин и Мидленда в совокупности составляет в среднем за пятилетие 1950—1954 гг. 130 млн. т, т. е. 57% угледобычи всей Великобритании.

Приведенные цифры выявляют одну из основных черт географии современной британской угольной промышленности — ведущую роль в последней Пеннин и Мидленда. Это связано с высоким индустриальным развитием районов, в которых находятся названные бассейны, — Ланкашира, Западного Йоркшира, Западного и Восточного Мидленда. Промышленность и плотное население этих районов предъявляют огромный спрос на уголь. Бассейны Пеннин и Мидленда не примыкают к морю. Однако близость их к портам Ливерпулю и Гуллу, с которыми они связаны не только железными дорогами, но и водными путями, позволяет направлять часть добываемого в этих бассейнах угля на бункеровку пароходов и на экспорт.

Бассейн Йоркшир — Восточный Мидленд, расположенный в пределах нескольких графств (Западный Йоркшир, Ноттингемшир, Лестершир, Дербишир), занимает первое место среди всех британских угольных бассейнов как по площади, так и по запасам угля. Он простирается примерно на 6 тыс. кв. км.

Общие достоверные запасы угля промышленного значения бассейна определены были в 1913 г., согласно материалам Международного геологического конгресса, в 40,2 млрд. т. В 1945 г. они были исчислены министерством топлива на основе других критериев оценки в 14,2 млрд. т. По обеим оценкам на этот бассейн приходится одна треть всех британских достоверных запасов угля промышленного значения.

Бассейн Йоркшир — Восточный Мидленд входит в состав двух округов государственной угольной промышленности — Северо-восточного (центр Шеффилд) и Восточно-Мидлендского (центр Арнолд). В первом из них годовая продукция составляет 42—46 млн. т, во втором — 40—45 млн. т. Эти два округа занимают первые два места в британской угольной промышленности, давая вместе около $\frac{2}{5}$ подземной угледобычи страны.

В силу своих значительных как достоверных, так и вероятных и возможных угольных ресурсов Северо-восточный и Восточно-Мидлендский округа имеют наибольшие перспективы для развития британской угольной промышленности. Поскольку восточная часть этого бассейна была вовлечена в разработку сравнительно поздно, здесь имеются более крупные и лучше оборудованные шахты, чем в других районах. Здесь же заложены новые шахты. Этим объясняется более высокая средняя производительность труда шахтера в Северо-восточном и Восточно-Мидлендском округах сравнительно с другими.

Около 48% угля, добываемого в Северо-восточном и Восточно-Мидлендском округах, потребляется на месте, 42% идет на снабжение других районов страны и около 10% — на бункеровку судов и на экспорт.

Бассейн Ланкашира, расположенный к западу от Пеннинских гор, разделен крупными вкраплениями древних пород (песчаники и пр.) на три части: а) месторождение Южного Ланкашира — к юго-западу от вкраплений, б) Манчестерское месторождение — к юго-востоку и в) месторождение Бернли — к северу. Лучшие пласты этих месторождений уже выработаны, а оставшиеся характеризуются мало благоприятными условиями разработки. Достоверные запасы Ланкаширского бассейна определяются, по оценке 1913 г., в 5,6 млрд. т (по оценке 1945 г. — 2,1 млрд. т).

Бассейны Северного Уэльса, Шропшира и Северного Стаффордшира представляют продолжение Ланкаширского бассейна, с которым, как предполагают, они соединяются глубоко под землей через угленосную свиту, подстилающую Чеширскую равнину. Достоверные запасы Северо-Уэльского бассейна — 2,5 млрд. т, Шропширский бассейн совсем незначителен, а бассейн Северного Стаффордшира содержит около 4,5 млрд. т (оценка 1913 г.).

Ланкаширский бассейн вместе с указанными продолжениями его к югу образует в эксплуатационном отношении Северо-западный угольный округ (центр Манчестер). Годовая продукция угля здесь составляет 15—16 млн. т, или около 8% всей британской добычи его (в шахтах). В отличие от бассейна Йоркшира — Восточного Мидленда, который полностью покрывает местные потребности в угле и снабжает им другие части страны, транспорт и экспорт, Ланкаширский бассейн со своими придатками удовлетворяет добываемым в нем углем несколько менее половины местных потребностей. Более половины потребляемого здесь угля ввозится из других районов.

На юге Западного Мидленда находятся на небольшом расстоянии друг от друга два сравнительно небольших угольных бассейна — Южно-Стаффордширский и (к востоку от него) Уорикширский. Кроме того, там же имеются мелкие месторождения угля — Форест-оф-Уайр и Колбрукдейл. Общие ресурсы угля на юге Западного Мидленда — около 7 млрд. т, по оценке 1913 г. (2,6 млрд. т, по оценке 1945 г.).

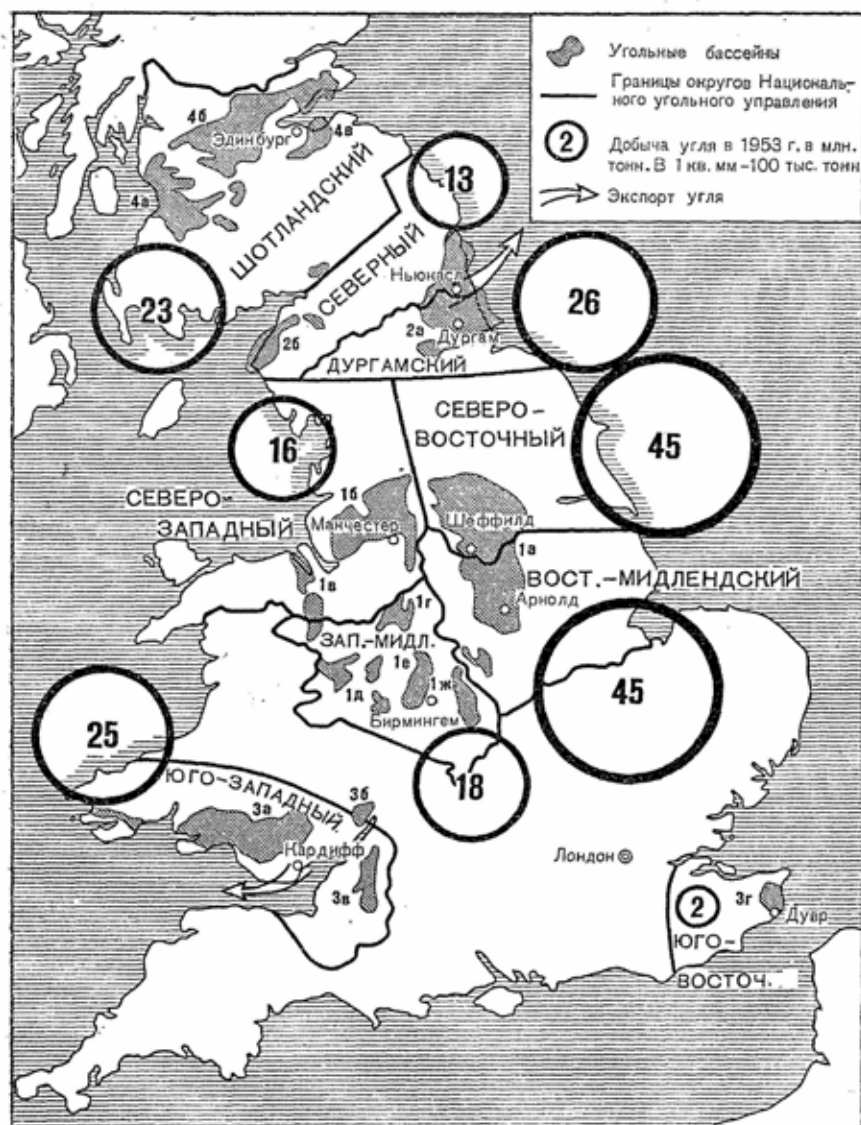
Южная половина Южно-Стаффордширского бассейна с прилегающим к ней на юго-востоке районом Бирмингема известна под названием «Черной страны». На базе местного коксующегося угля здесь прежде была развита выплавка чугуна: до семидесятых годов это был один из основных металлургических районов Великобритании. В настоящее время угледобыча в «Черной стране» почти прекратилась из-за сильного истощения там лучших пластов угля и переместилась в северную половину бассейна.

Ныне оба бассейна входят в ареал важного района машиностроения с такими известными центрами, как Бирмингем, Дадли, Уолсолл, Вулвергемптон, Ковентри. Большой спрос на уголь со стороны промышленности этого района вызывает усиленную разработку этих небольших бассейнов. Хотя они располагают всего лишь 5% достоверных ресурсов угля, средняя годовая подземная добыча угля здесь достигает 18—20 млн. т (в 1950—1954 гг.), т. е. около $\frac{1}{10}$ общебританской добычи. Это в общем удовлетворяет местную потребность в угле.

2. Бассейны Северной Англии. Образование Пеннинских гор и перпендикулярного к ним поднятия в Северной Англии разобщило угольные залежи этой части страны на восточные и западные и оторвало их от бассейнов Йоркшира и Ланкашира, превратив в два отдельных бассейна — Дургам-Нортумберлендский на востоке и Камберлендский — на западе.

Общие достоверные запасы обоих бассейнов составляют 12,5 млрд. т (по оценке 1913 г.), т. е. 9—10% британских угольных ресурсов этой категории. Среди североанглийских углей есть хорошие коксующиеся угли.

В отличие от группы бассейнов Пеннин и Мидленда оба бассейна Северной Англии примыкают непосредственно к морю



Угольные бассейны Великобритании и добыча угля в шахтах по округам Национального угольного управления

1 — бассейны районов Пеннины, Мидленда и Северного Уэльса: 1-а — Йоркшир — Восточный Мидленд; 1-б — Ланкаширский; 1-в — Северо-Уэльский; 1-г — Северо-Стаффордширский; 1-д — Шропширский; 1-е — Южно-Стаффордширский; 1-ж — Уорикширский. 2 — бассейны Северной Англии: 2-а — Дургам-Нортумберлендский; 2-б — Камберлендский. 3 — бассейны Южного Уэльса и Южной Англии: 3-а — Южно-Уэльский; 3-б — Форест-оф-Дин; 3-в — Бристольско-Сомерсетский; 3-г — Кентский. 4 — бассейны Средней Шотландии: 4-а — Эршир; 4-б — Ланаркшир-Файфшир; 4-в — Мидлотшир

(один к Северному, другой к Ирландскому), что способствует вывозу угля из этих бассейнов в другие районы и за границу.

В пределах этих угольных бассейнов развиты черная металлургия, коксохимия и судостроение, являющиеся крупными потребителями угля. Однако угледобыча в Северной Англии более чем вдвое превышает местные потребности, составляя в год 39—42 млн. т (в 1950—1954 гг.), т. е. около $\frac{1}{5}$ всей британской угледобычи. Из добываемого здесь количества угля 44 % потребляется на месте, тогда как 45 % перевозится морем в другие части страны, особенно в Лондон, Юго-восточную и Южную Англию, а 11 % идет на бункеровку судов и на экспорт.

Бассейн Дургам — Нортумберленд находится на побережье Северного моря. Общая площадь бассейна — 2,2 тыс. кв. км. Достоверные запасы угля в нем исчисляются, по оценке 1913 г., в 11 млрд. т, в том числе 1 млрд. т в подводной части бассейна (по оценке 1945 г. — всего 5,1 млрд. т).

Бассейн Камберленда, расположенный у побережья Ирландского моря, невелик по площади и по достоверным запасам, составляющим 1,5 млрд. т, по оценке 1913 г. (583 млн. т, по оценке 1945 г.).

Бассейны Северной Англии разделены в эксплуатационном отношении между двумя угольными округами — Дургамским и Северным.

К Дургамскому округу (центр г. Дургам) отнесена южная часть Дургам-Нортумберлендского бассейна со 125 шахтами и с годовой продукцией угля в 26—28 млн. т, т. е. 12—13 % всей британской угледобычи. Поскольку здесь преобладают коксующиеся угли, Дургам дает около одной трети всей британской добычи последних. Однако юго-запад Дургамы, составляющий лучшие сорта коксующегося угля, приближается к истощению своих ресурсов, а ресурсы северо-запада Дургамы значительно беднее. Перспективу развития имеет восточная часть Дургамы, где под слоями преимущественно пермских отложений имеются большие залежи, продолжающиеся под морским дном. Здесь, как и в соседнем Йоркширском бассейне, разработка глуболежащих пластов началась поздно, в связи с чем имеются шахты более современного типа.

К Северному угольному округу (центр г. Ньюкасл) относится северная часть Дургам-Нортумберлендского бассейна и Камберлендский бассейн. Общая годовая продукция шахт округа составляет 13—14 млн. т.

Во входящей в этот округ части Дургам-Нортумберлендского бассейна залежи угля тянутся узкой полосой вдоль побережья Северного моря. Центр тяжести добычи переместился здесь к северу, дальше от Ньюкасла: именно, в северной части этой прибрежной полосы угольные ресурсы наименее истощены прежней разработкой и имеются более крупные шахты.

В Камберлендском бассейне годовая продукция шахт невелика — всего около 1,2 млн. т. По заключению Национального угольного управления перспектива дальнейшего развития Камберлендского бассейна состоит в добыче угля под водой в прибрежной части Ирландского моря, так как остальная часть бассейна близка к истощению.

На расстоянии около 30 км к северу от Камберлендского бассейна имеется небольшое угольное месторождение Канонби. Его считают продолжением бассейна Камберленда, с которым оно, вероятно, соединяется где-то на большой глубине. Незаработанную область угольных отложений между Камберлендом и Канонби называют Карлайлским угольным бассейном.

3. Бассейны Южного Уэльса и Южной Англии являются продолжением каменноугольной свиты, тянувшейся от территории Бельгии и Северо-востока Франции до Южного Уэльса. Сюда относятся крупный Южно-Уэльский бассейн, два небольших бассейна у Бристольского залива и Кентский бассейн.

Общая мощность достоверных запасов этой группы бассейнов, по оценке 1913 г., — 41 млрд. т, что составляет 30 % британских угольных ресурсов. В последние годы (1950—1954) общая угледобыча в бассейнах Южного Уэльса и Южной Англии составляет в среднем 27 млн. т в год — 12—13 % всей британской подземной добычи угля.

Бассейн Южного Уэльса растянулся с востока на запад на 135 км. Ширина его колеблется от 25 км в восточной части до 4,5 км на западе. Среди британских угольных бассейнов Южно-Уэльский занимает второе место после бассейна Йоркшир — Восточный Мидленд как по площади — свыше 2,5 тыс. кв. км, так и по запасам угля. Достоверные запасы угля здесь составляют, по оценке 1913 г., 36 млрд. т (по оценке 1945 г., только 8,2 млрд. т).

Половина угольных ресурсов Южного Уэльса приходится на энергетические угли, около 30 % на битуминозные и около 20 % на антрациты.

Бассейн Южного Уэльса сочетает крупные запасы высококачественных углей разных сортов с удобным географическим положением: наличием выхода к океану и близостью к плотно заселенным районам Южной Англии, обеспеченным собственными месторождениями угля. Поэтому наряду с использованием южноуэльского угля металлургией и другой промышленностью Южного Уэльса бассейн этот издавна стал крупнейшим экспортером угля и поставщиком его в Южную Англию. В Южном Уэльсе с особенной силой проявился упадок английской угольной промышленности.

Бассейн Форест-оф-Дин, расположенный в западной части Глостершира, на правобережье нижнего Северна, представ-

ляет собой продолжение Южно-Уэльского бассейна. Запасы угля в бассейне Форест-оф-Дин сильно истощены и составляют всего около 250 млн. т.

Бристольско-Сомерсетский бассейн состоит из шести небольших разрозненных угольных месторождений. Наиболее крупное из них (Кингсвудское) находится в южной части Глостершира, к востоку и северо-востоку от г. Бристоля. Другие месторождения лежат южнее, в Сомерсетшире, доходя почти до Мендипских холмов.

Общая площадь месторождений Бристольско-Сомерсетского бассейна — 620 кв. км. На одной пятой этой площади угольные залежи выступают на поверхность. Запасы угля в Бристольско-Сомерсетском бассейне, как и в Форест-оф-Дине, очень истощены. В 1913 г. они были исчислены в 4 млрд. т, в 1945 г. — в 250 млн. т.

Рассмотренные бассейны юга Великобритании объединены в эксплуатационном отношении в Юго-западный округ (центр Кардифф), насчитывающий 177 шахт.

Вследствие длительной разработки угольных месторождений Юго-западного округа удобно залегающие пласты угля уже выработаны, и сейчас добыча ведется в месторождениях с неблагоприятным для разработки залеганием, что увеличивает издержки производства. Шахты этого района в подавляющем большинстве мелкие, старые и плохо оборудованные. Юго-западный округ держит своеобразный «рекорд» по низкой производительности труда в угольной промышленности: средняя добыча угля одним шахтером в смену составляет лишь 0,91 т. Годовая добыча угля в этом округе составляла в двадцатых годах XX в. от 48 до 55 млн. т, в тридцатых годах — 38 млн. т, а в настоящее время (1950—1954 гг.) — 25 млн. т, или 11—12% угледобычи Великобритании. Половина добываемого в Юго-западном округе угля потребляется на месте, другая половина идет на снабжение других районов, бункеровку судов и экспорт. Южноуэльские угли, в частности антрациты, благодаря своим высоким качествам, находят сбыт на внешних рынках, и в целях усиления экспорта Национальное угольное управление намеревается расширить угледобычу в этом районе.

На крайнем Юго-востоке Великобритании расположен небольшой Кентский бассейн, который начинается у берега Падде-Кале, в 5 км к западу от г. Фолкстона, и идет в северном направлении. Угольные пласты в Восточном Кенте были обнаружены только в 1890 г., а разработка месторождения началась еще позже, в 20-х годах текущего столетия. Площадь Кентского бассейна — примерно 530 кв. км, из которых около 140 кв. км приходится на подводные залегания. Мощность пластов колеблется от 30 см до 4 м. Запасы угля здесь оцениваются в 2 млрд. т.

Кентский бассейн составляет Юго-восточный угольный округ (центр Дувр). В нем действуют лишь несколько шахт, дающих вместе до 1,8 млн. т угля в год.

4. Бассейн Средней Шотландии тянется от залива Фёрт-оф-Клайд на западе до залива Фёрт-оф-Форт на востоке, т. е. на протяжении около 120 км. Местами залегания угля прерываются.

Крайняя западная часть бассейна — Эрширская — примыкает к широкой части залива Фёрт-оф-Клайд. К северо-востоку от Эрширского района расположен главный район бассейна — Ланаркширский (в пределах которого находится крупный индустриальный центр Глазго). На севере он переходит в район западного Файфа, а последний — в район восточного Файфа. К югу от Ланаркширского района угленосная свита уходит под дно залива Фёрт-оф-Форт и снова появляется в районе Мидлотиана.

Общая площадь Средне-Шотландского бассейна — 2,4 тыс. кв. км. Достоверные запасы Средне-Шотландского бассейна определены, по оценке 1913 г., в 21,4 млрд. т (по оценке 1945 г. — 7,6 млрд. т), что составляет около 15% угольных ресурсов Великобритании.

Среднешотландские угли преимущественно битуминозные. Местами имеются первоклассные энергетические угли и антрациты, хорошие газовые и коксующиеся угли.

Средне-Шотландский бассейн составляет в эксплуатационном отношении Шотландский угольный округ (центр Эдинбург). Количество добываемого угля здесь почти такое же, как в Юго-западном округе (в Южном Уэльсе), т. е. 23—25 млн. т в год, или 10—12% всей добычи.

Центральная часть бассейна — Ланаркширская — играла долгое время основную роль в его угледобыче, да и сейчас занимает в ней первое место. Однако добыча угля в Ланаркшире сокращается — отчасти из-за выработки угольных пластов, отчасти вследствие затопления шахт водой. За последнее время происходит перемещение добычи угля в восточную часть бассейна, примыкающую к заливу Фёрт-оф-Форт, которая рассматривается как будущая база шотландской углепромышленности. Действующие в Шотландии шахты в большинстве являются мелкими. Национальное угольное управление намечает сооружение ряда новых шахт в восточной части бассейна.

Из угля, добываемого в Шотландском округе, 88% потребляются на месте, а 12% идут на бункеровку судов и вывозятся в Северную Ирландию и за границу.

5. Северо-Ирландский угольный бассейн. Угольные залежи Северной Ирландии не исследованы в достаточной степени. Установлены залегания угля под базальтовыми породами и обнаружены месторождения к западу от

озера Лох-Ней и у нагорья в районе Балликасл. Предполагаются залежи в районах Ларна и Портраш. Качество угля здесь низкое. Запасы его не исчислены, и добыча ведется в ничтожных размерах.

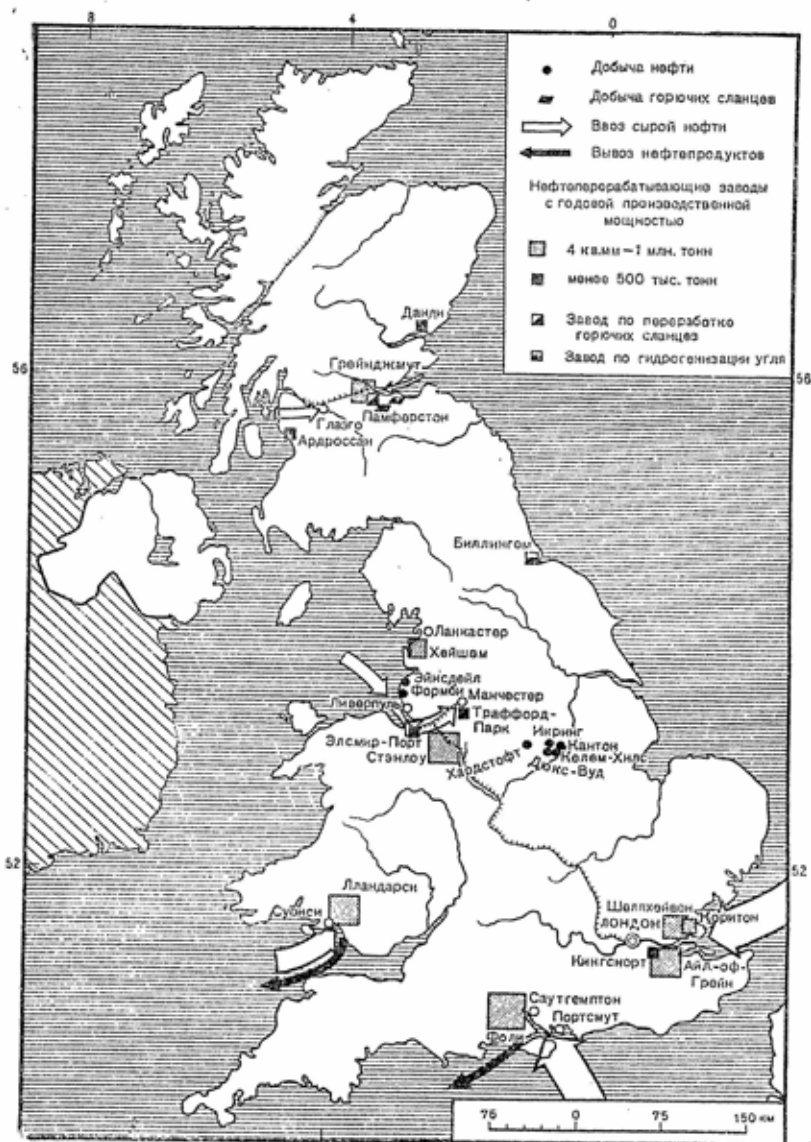
НЕФТЯНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Нефть, получившая значение как источник энергии лишь в XX в., после изобретения двигателей внутреннего сгорания, заняла в энергетике Великобритании видное место по мере увеличения теплоходного флота, роста автомобильного и авиационного транспорта и тракторного парка. Английский финансовый капитал на заре развития мировой нефтяной промышленности образовал нефтяные тресты — «Англо-Персидскую нефтяную компанию» (переименованную позже в «Англо-Иранскую») и «Роял Дач Шелл» (с участием нидерландского капитала). Эти тресты завладели крупными ресурсами нефти в слаборазвитых странах — в Иране, Ираке, Бирме, Индонезии, в латино-американских республиках. До второй мировой войны нефтяные тресты, перерабатывая значительную часть получаемой ими нефти близ районов добычи, ввозили в Великобританию главным образом нефтепродукты. Так, в 1938 г. было ввезено 9,6 млн. т нефтепродуктов и лишь 2,3 млн. т сырой нефти. Последняя перерабатывалась на нескольких небольших заводах (на Манчестерском канале и близ Кардиффа).

После второй мировой войны, в 1951—1953 гг., в Великобритании была создана заново мощная нефтеперерабатывающая промышленность, продукция которой в 1954 г. составила 29 млн. т (в 13 раз больше, чем в 1938 г.).

В столь быстром развитии этой отрасли первостепенную роль сыграли факторы, связанные со стремлением монополий к получению наибольшей прибыли. За последние десятилетия произошло расширение круга потребителей нефтепродуктов и резко увеличилось разнообразие последних. А крупными океанскими танкерами невозможно перевозить несколько различных видов нефтепродуктов (разных сортов моторного бензина, тракторного керосина, дизельного топлива, смазочных масел, мазута и пр.), и требуется для каждого из них фраговать отдельные суда. Сырую же нефть можно перевозить океанскими танкерами в огромных количествах к месту переработки, что снижает транспортные издержки. Кроме того, успехи химии открыли широкие возможности промышленного использования значительных отходов нефтепереработки, что сделало более выгодным размещение последней в странах, имеющих развитую химическую промышленность.

Указанные причины способствовали после второй мировой войны сооружению крупных перерабатывающих заводов на территории Англии, равно как и в других странах Западной



Размещение нефтяной промышленности

Европы. Наряду с этим в отношении Англии действовали и другие, особые причины, связанные с утратой английскими нефтяными монополиями прежних позиций в мировой нефтяной промышленности.

В частности, с 1947 г. Англия лишилась возможности использовать принадлежащий «Роял Дач Шелл» и Англо-Иран-

ской нефтяной компании большой нефтеперерабатывающий завод в Хайфе (Израиль) в связи с прекращением из-за войны между арабскими государствами и Израилем транспортировки нефти по нефтепроводу, ведущему в Хайфу от иракских нефтепромыслов. В 1951—1953 гг. национализация нефтяной промышленности Ирана лишила Англию иранских нефтепромыслов и крупного нефтеперерабатывающего завода в Абадане (Южный Иран)¹. В то же время нефтяные компании США завладели большими ресурсами нефти в Саудовской Аравии, соорудив там нефтеперерабатывающий завод и нефтепровод оттуда к Средиземному морю (к Сидону в Сирии). США увеличили свою роль в нефтяной промышленности Венесуэлы и ряда других стран. В таких условиях Англии пришлось покупать нефтепродукты у американских монополий, что ухудшало ее и без того неблагоприятный баланс расчетов с долларовой зоной и лишало дохода английские нефтяные тресты.

Совокупность изложенных выше обстоятельств побудила английские нефтяные монополии в спешном порядке построить в Англии несколько мощных нефтеперерабатывающих заводов. В свою очередь американские компании, не желая терять английского рынка сбыта нефтепродуктов, поспешили создать в Англии свои филиалы, также построившие нефтеперерабатывающие заводы. В настоящее время (в 1955 г.) общая производственная мощность заводов нефтяных монополий, действующих в Великобритании, характеризуется следующими данными.

Заводы «Бритиш Петролеум Корпорейшн», как теперь стала называться Англо-Иранская нефтяная компания, имеют общую годовую производственную мощность около 11 млн. т. К ним относятся заводы: в Лландарси (в Южном Уэльсе, близ Кардиффа) — 4,1 млн. т, в Айл-оф-Грейн (в Кенте, недалеко от Лондона) — 4,1 млн. т, в Грейнджмуте (в Восточной Шотландии, близ Эдинбурга) — 2,7 млн. т.

Заводы «Роял Дач Шелл» имеют общую мощность свыше 10 млн. т в год. Они находятся в следующих пунктах: Стэнлоу (на Манчестерском морском канале) — 5,25 млн. т, Шеллхейвен (на Юго-востоке, у устья Темзы) — 3 млн. т, Хейшем (в Северо-западном Ланкашире) — 1,8 млн. т и Ардроссан (в Западной Шотландии) — 0,3 млн. т.

Американская нефтяная компания «Эссо» построила в Фоли, близ Саутгемптона, крупный нефтеперерабатывающий завод мощностью в 6,6 млн. т в год. Компания «Вакуум Ойл», являющаяся дочерней фирмой американского треста «Сокони-Вакуум Ойл Компани», построила завод в Коритоне, севернее устья Темзы, мощностью около 1 млн. т.

¹ В 1954 г., как известно, эта национализация была фактически отменена.

Небольшие старые нефтеперерабатывающие заводы принадлежат второстепенным компаниям: «Манчестер Ойл Рифайнери» в Траффорд-Парке (Манчестер), «Лобитос» в Элсмир-Порте, у западного конца Манчестерского канала, «Берри Уигинс энд К°» в Кингснорте (Лондон), «Уилльямс Бриггс энд Сонс» в Данди, «Скоттиш Ойл» в Памферстоне, близ Эдинбурга.

Рост потребления нефтепродуктов и развитие нефтеперерабатывающей промышленности вызвали интерес нефтяных монополий к обследованию осадочных бассейнов Великобритании для выявления возможных нефтяных месторождений. Небольшие месторождения были обнаружены в Восточном Мидленде (Икринг, Дюкс-Вуд, Келем-Хилс, Хардстофт в Нортгемптоншире) и на западе Ланкашира (Формби, Эйнсдейл). Там действует около 230 нефтескважин, однако добыча нефти очень незначительна — около 55 тыс. т в год. Кроме того, производится около 350 тыс. т нефтепродуктов путем перегонки каменного угля и перегонки (в Памферстоне) добываемых в Восточной Шотландии битуминозных сланцев.

Такое ничтожное значение местной сырьевой базы английской нефтеперерабатывающей промышленности обуславливает ориентацию ее на импортную нефть. В 1954 г. британский импорт нефти и нефтепродуктов составлял 34 млн. т, из которых около 30 млн. приходилось на сырую нефть и 4 млн. т на нефтепродукты. При этом существенно изменилась география английского нефтеимпорта. В 1938 г. 64 % его шло из США и Латинской Америки, тогда как из стран Азии — 26 % и из европейских стран около 10 %. В 1949 г. удельный вес Америки в нефтеимпорте составлял 48 %, а Азии — 46 %. В 1954 г. из Азии поступило 74 % английского нефтеимпорта, а из Америки — только 22 %. Участие отдельных стран в поставках нефти и нефтепродуктов в Англию видно из следующей таблицы:

География нефтеимпорта Великобритании в 1954 г.

(в % по весу)¹

Кувейт	50,5
Ирак	14,9
Нидерландская Вест-Индия	8,9
Венесуэла	5,4
Бахрейн и Катар	5,1
США	4,0
Тринидад	3,7
Нидерланды	2,9
Прочие	4,6

Итого . . 100,0

¹ «The Petroleum Times» от 4 февраля 1955 г.

Таким образом, основным поставщиком нефти в Англию являются теперь арабские страны Кувейт, Ирак, Бахрейн и Катар, дающие вместе около 71% английского нефтеимпорта.

Из общего количества производимых в Англии нефтепродуктов 31% составляет тяжелое нефтяное топливо — мазут, 37% — моторный бензин (автомобильный, авиационный и пр.), 32% — дизельное топливо, керосин, смазочные масла, битум и другие нефтепродукты (по данным за 1953 г.).

Англия развила значительный экспорт нефтепродуктов, превышающий 7 млн. т в год (в 1953—1954 гг.). В денежном выражении это составляет 71—75 млн. ф. ст., что превышает стоимость современного британского углеэкспорта.

ГАЗОВАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Промышленное производство горючего газа, играющего большую роль в быту городского населения Великобритании, возникло в этой стране еще в первой половине XIX в. на базе каменного угля. Впервые газовое освещение было введено в 1807 г. на лондонской улице Пэл-Мэл, где помещается ряд аристократических клубов. В 1812 г. была учреждена компания для снабжения осветительным газом всего Лондона, а в последующие годы такие компании стали возникать и в других городах. С семидесятых годов, после изобретения газовых горелок и плит, в Англии распространилось применение газа и как источника тепла. Позднее электричество, выработка которого росла с каждым десятилетием, постепенно вытесняло газовое освещение, и с тридцатых годов XX в. газ служит в Англии главным образом источником тепла.

В 1949 г. в целях переоборудования газовых заводов, в подавляющем большинстве очень старых, и для создания единой системы снабжения страны газом в Великобритании была проведена буржуазная национализация газовых предприятий (с компенсацией их бывших владельцев). Создано 12 районных газовых управлений, руководители которых составляют общebritанский Газовый совет. Эта реорганизация не коснулась Северной Ирландии, где газовые заводы остались в руках частных компаний и муниципалитетов.

Из 991 газового предприятия, перешедшего к государству, 150 предприятий, наиболее старых, мелких и малопроизводительных, было ликвидировано. На действующих газовых заводах частично установлено новое оборудование и введены более эффективные методы использования угля в целях удешевления стоимости газа. Созданы районные газовые сети — Северной Темзы (район Большого Лондона), Южного Уэльса и Северного Уэльса. Запроектировано расширение этих сетей и сооружение других (в частности, в Восточном Мидленде).

В 1952—1954 гг. годовое потребление каменного угля газовыми заводами составляло 27 млн. т, а рабочих и служащих в газовой промышленности насчитывалось 149 тыс. Газовая промышленность отпускает газ 12,3 млн. абонентов, из которых 11,5 млн.—квартировладельцы и 0,8 млн.—промышленные и торговые предприятия и общественные учреждения. Газовая промышленность производит 14,2 млрд. куб. м газа в год (а также побочные продукты—кокс, смолу, бензол). Кроме того, она покупает для снабжения своих потребителей 1,9 млрд. куб. м газа у коксовых предприятий угольной или металлургической промышленности.

В последние годы в связи с напряженностью угольного снабжения встает задача изыскания других источников получения газа. Некоторые заводы используют нефть. В 1954 г. Газовый совет принял решение провести геологическую разведку недр страны для поисков ресурсов естественного газа, поручив ее компании «Дарси», дочернему предприятию нефтяного треста «Бритиш Петролеум», с уплатой за эту разведку 1 млн. ф. ст. Разведка должна быть проведена в пять лет в районах Восточной Англии, Восточного Мидленда, Северо-запада, Юго-запада и Юго-востока.

ПРОИЗВОДСТВО ЭЛЕКТРОЭНЕРГИИ

Общая характеристика отрасли. На первых порах электрификации Великобритании, пока электричество использовалось только для освещения, т. е. до конца девяностых годов XIX в., господство в производстве электроэнергии принадлежало муниципалитетам и созданным ими акционерным обществам. В дальнейшем, когда в Англии начинается использование электричества в качестве источника энергии в промышленности, растет число частных электрокомпаний.

На развитии электрификации Великобритании сказалась конкурентная борьба частных электрокомпаний между собой и с муниципальными компаниями, препятствовавшая созданию крупных районных электростанций с включением более мелких станций в общие районные сети электроснабжения. Объединению электростанций в районные энергосистемы мешали также трудности проведения линий электропередач из-за частной собственности на землю и технические различия отдельных станций.

Производство электричества в Великобритании ориентировалось в основном на использование угля, притом высококачественного. Это вызывалось интересами углепромышленников, которые опасались сокращения спроса на уголь в случае развертывания строительства гидростанций. Установленная мощность всех электростанций Великобритании в 1912 г. составляла около 900 тыс. квт.

Первая мировая война, вызвавшая сильное хозяйственное напряжение в воевавших странах, привела к росту государственно-капиталистических тенденций в британской электропромышленности. Неудовлетворительное состояние производства электроэнергии побудило правящие круги Великобритании заняться вопросами электрификации. Однако принятый в 1919 г. закон об электроснабжении не внес существенных изменений в организацию британского электрохозяйства, и развитие его попрежнему шло медленными темпами.

В 1926 г. был принят новый закон, по которому электрическое хозяйство страны расчленялось на три части: а) производство электроэнергии осуществлялось электростанциями, оставшимися в собственности их прежних владельцев; б) весь произведенный электростанциями ток высокого напряжения передавался специальному государственному органу — Центральному электрическому управлению, владевшему линиями высоковольтных передач и распределявшему поступающий к нему ток высокого напряжения между местными компаниями электроснабжения; в) получаемый компаниями электроснабжения от Центрального электрического управления ток, после понижения его напряжения на трансформаторных станциях, отпускался этими компаниями непосредственным потребителям. Закон 1926 г. соответствовал интересам электрических компаний: он сохранял за этими компаниями принадлежавшие им электростанции и избавлял их в то же время от крупных капитальных затрат по сооружению высоковольтных сетей, которые перекладывались на государство.

Созданная на основе закона 1926 г. сеть линий высоковольтных передач получила название «Грид» (решетка). Сооружение «Грида», продолжавшееся 13 лет, дало возможность улучшить снабжение британской промышленности электроэнергией по сравнению с началом двадцатых годов. Выросла и установленная мощность электростанций с 4,7 млн. квт в 1926 г. до 8,9 млн. квт в 1937 г., а выработка электроэнергии за те же годы увеличилась с 6,9 млрд. квт-ч до 23 млрд. квт-ч.

В 1947 г. была проведена передача электропромышленности в государственную собственность, причем государство оплачивает стоимость акций ликвидированных электрокомпаний их бывшим владельцам по биржевым курсам специально выпускаемыми облигациями. Кроме того, оплате подлежат займы, сделанные капиталистами этой отрасли до национализации (в сумме 176,5 млн. ф. ст.). К сентябрю 1949 г. было выпущено всех государственных облигаций на 344 млн. ф. ст. из 3% годовых. Общая сумма процентов по этим облигациям составляет в год около 10,3 млн. ф. ст., что лишь немногим меньше суммы доходов, полученных акционерами электрокомпаний в 1938/39 г. (11,2 млн. ф. ст.).

Это огосударствление электрохозяйства, как и угольной промышленности, было проведено в целях удешевления энергии и связанного с этим повышения конкурентоспособности английских промышленных товаров. По этой причине буржуазная национализация электрохозяйства была встречена благожелательно английскими капиталистами и прошла без противодействия с их стороны.

Электропромышленность Великобритании после передачи государству находится в ведении Британского электрического управления — правительственного органа, состоящего из членов, назначаемых министром топлива и энергетики. Вся страна разделена на электрорайоны, имеющие местные органы (комитеты) по руководству электрохозяйством.

В ведении Британского электрического управления и местных комитетов находятся предприятия, принадлежавшие до 1947 г. муниципалитетам, частным электрокомпаниям и предприятиям других отраслей, а также новые электростанции, построенные самим Управлением. В порядке исключения электростанции при угольных шахтах и рудниках и специальные электростанции трамваев, троллейбусов и электрифицированных железных дорог остались в ведении обслуживаемых ими предприятий, не входя в систему государственного электрохозяйства.

В компетенцию Британского электрического управления не входит все электрохозяйство обширного района Северной Шотландии (к северу от линии, идущей от залива Фёрт-оф-Клайд до залива Фёрт-оф-Тей). В этом районе с горным рельефом, малой заселенностью, слабым хозяйственным развитием и крупными, но мало используемыми ресурсами водной энергии сохраняется организованный еще в 1943 г., т. е. до национализации электростанций, Северошотландский гидроэлектрический комитет, подчиненный министру по делам Шотландии. Комитет этот, задачей которого является способствовать использованию гидроресурсов Северной Шотландии, имеет в своем ведении все гидростанции этого района, а также существующие там тепловые электростанции в Абердине и Данди и дизельные электростанции на Оркнейских, Шетландских и Гебридских островах. Некоторые из гидростанций, руководимых комитетом, остались в собственности частной компании (Лохаберской).

Электрическое хозяйство Северной Ирландии также не подчинено Британскому электрическому управлению и даже не связано с электросетью Великобритании. Электростанции в Белфасте и Лондондерри принадлежат муниципалитетам этих городов, а прочие станции — Североирландской электрокомпании. Вырабатываемая электроэнергия продается станциями государственному Североирландскому электрическому комитету, учрежденному в 1948 г. и владеющему линиями электро-

передач и трансформаторными подстанциями. Распределяя электроэнергию по территории Северной Ирландии, этот комитет перепродает ее предприятиям, отпускающим электричество потребителям.

Общая установленная мощность станций Британского электрического управления, составлявшая в 1947 г. 13 млн. квт, достигла к началу 1955 г. 20 млн. квт, а станций Северной Шотландии — 0,6 млн. квт. Электроустановки, не являющиеся станциями общего пользования (станции электрического транспорта, шахт и рудников), имеют в совокупности мощность свыше 1 млн. квт.

Выработка электроэнергии на станциях общего пользования в Великобритании (без Северной Ирландии) достигла в 1954 г. 72,9 млрд. квт-ч (против 46,5 млрд. квт-ч в 1948 г.). Рост производства электричества происходит благодаря сооружению новых станций, вызванному сильно ощущаемым недостатком электроэнергии в стране. С 1945 по 1953 г. электростанции не могли полностью удовлетворять требования потребителей энергии. Дефицит электроэнергии достигал в этот период, по оценке английских энергетиков, 2,5 млрд. квт-ч в год¹. Производство электроэнергии в среднем на одного жителя составляет в Великобритании 1,5 тыс. квт-ч (в 1954 г.). Это в полтора раза больше, чем во Франции, но вдвое меньше, чем в США.

Из общего числа действующих станций Британского электрического управления (трех с половиной сотен) около 75% имеет установленную мощность до 50 тыс. квт каждая, 18% — от 50 до 100 тыс. квт и лишь около 7% — свыше 100 тыс. квт². Крупнейшие из последней группы станций — в 400—500 тыс. квт — находятся в районах Лондона и Ноттингема. Однако, несмотря на свою малочисленность, станции мощностью свыше 100 тыс. квт дают свыше $\frac{2}{3}$ всей вырабатываемой в стране электроэнергии.

Электроэнергетические ресурсы страны и география отрасли. Характерной для британского электрохозяйства является ориентировка в основном на высококалорийное угольное топливо, несмотря на то что современное развитие технических наук открыло широкие возможности для использования ряда других видов энергетических ресурсов — низкокалорийного топлива, гидроэнергии и пр. Британские электропредприниматели, строя электростанции, отказывались от использования других видов энергоресурсов и продолжали ориентиро-

¹ I. H a s k i n g. The electricity supply industry in Great Britain. «The Transactions of the S. A. Institute of Electrical Engineers», Cape Town, August 1954.

² Нужно отметить, что в Англии относят к крупным станциям даже имеющие мощность в 50—100 тыс. квт. Большинство построенных за последние годы станций относится к этой категории.

ваться на высококалорийный уголь, считая это наиболее прибыльным. Такая ориентация поддерживалась также британскими углепромышленниками, заинтересованными в поддержании спроса на уголь.

Несмотря на общую недооценку гидроресурсов, в Великобритании еще до первой мировой войны было построено несколько гидроэлектростанций для обслуживания алюминиевого производства. Первая небольшая гидроэлектростанция в Великобритании была сооружена в 1896 г. в Фойерсе, у озера Лох-Несе, в Шотландии. В 1906 г. была построена гидроэлектростанция Кум-Дили, в Северном Уэльсе, также с небольшой мощностью — 5,5 тыс. квт, а в 1909 г. — первая более крупная гидроэлектростанция в Кинлох-ливене, в Шотландии, мощностью в 22 тыс. квт. После первой мировой войны, с развитием электрометаллургической и электрохимической промышленности на базе использования гидроэнергетических ресурсов в различных странах (в частности, в Норвегии, где в этом развитии принимал участие английский капитал) усилился интерес к гидроресурсам и в Великобритании. Созданная при министерстве торговли комиссия по гидроресурсам определила в 1921 г. их потенциальную мощность всего в 250 тыс. квт (78% в Шотландии, 14% в Уэльсе и 8% в Англии).

Оценка мощности гидроресурсов являлась очень сильно преуменьшенной. В этом отразилось противодействие гидроэлектростроительству со стороны владельцев тепловых электростанций и угольных шахт.

Несостоятельность такой оценки потенциальной мощности гидроресурсов вскоре выявила себя. В двадцатых и тридцатых годах в Великобритании было сооружено несколько новых гидроэлектростанций. В 1935 г. общая мощность шотландских гидроэлектростанций почти достигла $\frac{3}{4}$ официально исчисленной в 1921 г. потенциальной мощности гидроресурсов, хотя было очевидно, что действующие станции используют незначительную часть гидроресурсов. В связи с этим в 1936 г. была дана новая оценка гидроэнергоресурсов Великобритании: потенциальная мощность могущих быть введенными в действие гидроэлектростанций вместе с ранее построенными была определена в 600 тыс. квт, а количество могущей быть выработанной электроэнергии — в 5,5 млрд. квт-ч. Но уже в 1954 г. установленная мощность британских гидроэлектростанций составила около 730 тыс. квт, т. е. намного превысила потенциальный предел, намеченный оценкой 1936 г. При этом, однако, выработка энергии гидроэлектростанциями составила в 1954 г. лишь 1,7 млрд. квт-ч. С учетом построенных и строящихся гидроэлектростанций намечено довести к 1960 г. общую мощность гидроэлектростанций до 1,2 млн. квт с выработкой 3,5 млрд. квт-ч энергии. Сделанные новые оценки говорят о возможности получать от использования гидроресурсов свыше 11 млрд. квт-ч энергии в год.

Следует сказать, что и эти последние цифры далеко не полностью характеризуют гидроресурсы Великобритании, хотя бы уже потому, что при исчислении их принимались во внимание только горные реки или части рек, тогда как равнинные реки, эффективно используемые для работы гидростанций в СССР, в Англии не учитываются как потенциальный источник энергии, поскольку сооружение гидростанций на равнинных реках требует больших капиталовложений, чем на горных реках.

Кроме преуменьшения потенциальной мощности британских гидроресурсов, в Англии долгое время пропагандировалось продиктованное интересами противников гидроэлектростроительства (т. е. тепловых электрокомпаний и углепромышленников) утверждение о коммерческой невыгодности гидроэлектрических предприятий. Опубликованные официальной статистикой данные показывают, что в среднем выработка 1 квт-ч электроэнергии на гидростанциях Великобритании обходится в 13,3 раза дешевле, чем выработка 1 квт-ч на тепловых (паровых) электростанциях¹.

Кроме распространения неверных сведений о перспективах гидроэлектростроительства в Англии, противники его препятствовали развитию гидроэлектростроительства и другими способами: они неоднократно добивались отклонения парламентом проектов строительства гидростанций. Так, в 1936, 1937 и 1938 гг. трижды был отвергнут проект строительства Каледонской системы гидростанций, составленный Британской кислородной компанией для обеспечения энергией ее заводов по производству карбида кальция. В 1941 г. были отклонены проекты сооружения группы гидростанций на западе Северо-Шотландского нагорья, а также в долине Глен-Аффрик.

В то же время в годы второй мировой войны в Англии происходил новый рост электроемких производств (электрохимического и электрометаллургического) и ощущался острый недостаток угля и электроэнергии. Эти обстоятельства создали благоприятную конъюнктуру для развития тормозившегося до этого строительства гидростанций. В октябре 1941 г. назначенная правительством Великобритании Комиссия по гидроэлектрическому строительству признала целесообразным сооружение значительного количества гидростанций на базе горных рек Северной Шотландии.

Предложения комиссии в основном были приняты парламентом в виде закона 1943 г. о гидроэлектрическом строительстве. Тогда же был учрежден Северошотландский гидроэлектрический комитет как правительственный орган для разработки проектов сооружения гидростанций в этом районе, при-

¹ Cp. Ministry of Fuel and Power. Statistical Digest 1948 and 1949, London, 1950.

влечения капитала к гидроэлектростроительству и контроля над эксплуатацией станций. Первым шагом Гидроэлектрического комитета было составление программы строительства в Северной Шотландии гидростанций. Программа эта была утверждена в мае 1944 г., после чего было начато строительство в графствах Перт, Аргайл, Росс-энд-Кромарти, Инвернес. Для некоторых из гидростанций выбрано местоположение близ существующих или намеченных к созданию центров значительного потребления энергии (алюминиевых и химических заводов и пр.). Другие гидростанции построены вдали от центров потребления — с расчетом на передачу производимого ими тока в общebritанскую высоковольтную сеть. Поскольку почти $\frac{2}{3}$ годовых осадков выпадает в Шотландии в зимнем полугодии (октябрь — март), для равномерной работы станций необходимо сооружение значительных водохранилищ. Наличие ценной рыбы (форели) в шотландских горных реках требует сооружения при шотландских гидростанциях приспособлений для беспрепятственного передвижения рыбы.

Из построенных гидростанций важнейшие: Лох-Слой, Там-мел-Гарри и Глен-Аффрик. Менее крупные: Скай, Лохалш, Герлах, Кинтайр, Гаур, Уллапул и др. Ведется строительство 22 гидростанций, завершение которого намечено к 1965 г. Программа гидроэлектростроительства в Северной Шотландии, принятая в 1944 г., за истекшее десятилетие осуществлена лишь в небольшой части. Общая мощность северошотландских гидростанций составляет (к началу 1955 г.) 600 тыс. квт с выработкой около 1 млрд. квт-ч. Гидростанции соединены с высоковольтной сетью, передающей значительную часть производимой энергии в промышленный район Средней Шотландии. При этом расчет между Северошотландским гидроэлектрическим комитетом и Британским электрическим управлением за поставляемую последнему энергию гидростанций производится по цене энергии, получаемой от тепловых станций. Прибыль от этого поступает в фонд для нового гидростроительства.

Кроме Северной Шотландии, имеются гидростанции в западной части Южно-Шотландского нагорья (общей мощностью в 120 тыс. квт) и незначительные гидростанции в других районах. Имея общую мощность около 730 тыс. квт, гидростанции Великобритании выработали в 1954 г. 1,7 млрд. квт-ч энергии. Удельный вес гидростанций в британском электрохозяйстве остается незначительным: по мощности они составляют 3,6% всего электрохозяйства страны, по выработке энергии — 2,4%. Тепловые же электростанции обладают 96,4% всей установленной мощности и дают 97,6% всей выработки энергии. Тепловые станции потребляют ежегодно огромное количество топлива: в 1954 г. они поглотили 39,4 млн. т высококалорийного каменного угля и кокса и 174 тыс. т нефти. Выра-

ботанное гидростанциями количество энергии эквивалентно 1 млн. т угля. Расходуя ценное топливо, электропромышленность Великобритании слабо использует возможности более рационального использования каменного угля в электропромышленности, а также возможности использования других энергоресурсов.

Развитая еще в 1913 г. английским химиком Рамсеем идея подземной газификации угля могла бы обеспечить английские тепловые электростанции потребным для них количеством тепловой энергии с большой экономией затрачиваемого угля и труда. Однако предложение Рамсея не было осуществлено.

Залежи торфа и месторождения горючих сланцев не получили в Великобритании использования в качестве топливной базы электростанций. Почти постоянно дующие ветры в Великобритании, особенно на ее западном побережье, открывают возможность использования ветровой энергии. Существуют лишь экспериментальные небольшие ветряные электростанции. Регулярное чередование морских приливов и отливов, проникающих глубоко в эстуарии британских рек, положено в основу ряда проектов использования этих сил природы в качестве энергетической базы для электростанций. Из проектов такого рода наибольшее внимание привлек к себе проект сооружения электростанции в эстуарии Северна, уровень которого резко повышается во время морского прилива и падает во время отлива. Имеется в виду перегородить эстуарий Северна большой плотинной и построить гидроэлектростанцию, приводимую в действие движением приливных и отливных волн. Мощность станции рассчитана на выработку 2,2 млрд. квт-ч электроэнергии, что позволило бы сэкономить расходование в электропромышленности около 1,5 млн. т каменного угля в год. Проект этот рассматривался специальной комиссией еще в 1933 г. и встал снова в конце 1943 г., в связи с недостатком угля в Англии.

Вновь назначенная правительством комиссия в представленном ею в феврале 1945 г. заключении признала проект практически осуществимым, но необходимых для сооружения Севернской станции капиталов не нашлось. В 1953—1954 гг. проект этот снова привлек к себе внимание, но пока безуспешно.

Энергия, вырабатываемая британской электропромышленностью, распределяется следующим образом между основными категориями потребителей: 52% потребляет промышленность, 5% — транспорт, а 43% приходится на освещение и бытовое потребление.

Отпуск электроэнергии непосредственно потребителям производится лишь мелкими электростанциями. Основная же масса электроэнергии, вырабатываемая относительно

крупными (по английским масштабам) станциями, представляет собой переменный ток, который под высоким напряжением поступает в высоковольтную сеть, посредством ее распределяется по тому или иному району, а затем, пройдя через трансформаторные станции, понижающие его напряжение, идет через местные низковольтные распределительные сети потребителям.

Британская электросеть — Грид — первоначально представляла собой ряд отдельных районных высоковольтных сетей, связанных между собой маломощными линиями передач. Во время второй мировой войны в связи с необходимостью перебрасывать электроэнергию из одного района в другой было предпринято сооружение мощных межрайонных линий электропередач, и в 1940—1943 гг. Грид превратился в единую высоковольтную сеть.

Общая протяженность линий Грида — 8,3 тыс. км, из которых 5,8 тыс. км приходятся на первичные линии с напряжением в 132 тыс. вольт, а 2,7 тыс. км на вторичные линии с напряжением в 66 тыс. и 33 тыс. вольт. Число распределительных и трансформаторных станций превышает три с половиной сотни. Большинство линий электропередач, образующих Грид, представляет воздушный кабель, поддерживаемый пилонами определенной формы. Линии передач Грида представляют одну из характерных черт современного ландшафта Англии. Часть вторичных линий Грида проложена под землей. В 1955 г. опубликован проект постройки «Супер-Грида» — сети электропередач с более высоким напряжением — 275 тыс. вольт.

Конфигурация британской высоковольтной сети характеризуется наличием в ней двух линий меридионального направления, тянущихся вдоль западного и восточного побережий (с отступанием к востоку от Уэльса) и соединенных между собой несколькими линиями широтного направления — двумя в Южной Англии, двумя — в Средней Англии и одной — в Средней Шотландии. Эта конфигурация напоминает собой решетку, что объясняет обозначение высоковольтной сети словом Грид.

По географическому положению главные электростанции Великобритании можно разделить на следующие группы:

а) большинство станций, работа на каменном угле, расположено в местах добычи последнего;

б) часть станций, работающих на каменном угле, находится на морском побережье или в низовьях рек, что дает им возможность получать уголь наиболее дешевым морским транспортом;

в) некоторые станции, работающие на каменном угле, расположены близ крупных центров потребления электроэнергии, но, будучи отдалены от угольных бассейнов и от моря, вынуждены снабжаться углем по железной дороге, что повышает транспортные издержки;

г) небольшая часть электрических предприятий представляет гидростанции, расположенные преимущественно в горных районах Северной Шотландии, Юго-западной Шотландии и Северного Уэльса.

Как уже упоминалось, при переходе в 1947 г. электрической промышленности в собственность государства территория страны была разбита на так называемые электрорайоны. В основу их были положены районы электроснабжения, образовавшиеся в результате сооружения на протяжении 1927—1936 гг. районных высоковольтных сетей — составных частей Грида. В свою очередь география районных сетей была обусловлена несколькими моментами. Один из них заключался в географическом положении крупных электростанций по отношению к основным потребителям электроэнергии — промышленным центрам и большим городам. Наряду с этим в выборе направлений линий передач при их сооружении большую роль играло стремление компаний, производивших электроэнергию и отпускавших ее непосредственным потребителям, расширить рынок сбыта своей продукции. В силу этого районные высоковольтные сети охватили не только промышленные районы с большими городами, но и соседние с ними слабо индустриализованные и слабо урбанизированные территории, в расчете на их развитие в будущем. На направление линий электропередач высокого напряжения повлияла также конкуренция между электрическими компаниями: некоторые крупные промышленные районы были поделены на части, являвшиеся «сферами деятельности» различных компаний; каждая из таких частей была соединена линией электропередачи со станцией соответствующей компании.

Эти особенности развития районных высоковольтных сетей нашли отражение в очертаниях электрорайонов Великобритании. В состав некоторых из электрорайонов входят разнородные в экономическом отношении территории; так, в состав электрорайона Северо-запада входят наряду с высокоиндустриальной и густо заселенной частью Ланкашира не только его менее развитая северная часть, но и слабо заселенные области Камберленда и Уэстморленда; в состав электрорайона Мерсейсайд и Северный Уэльс входят как индустриальные территории — Ливерпуль со своим окружением, так и значительно менее индустриализованные Чешир и Северный Уэльс. Вместе с тем некоторые промышленные районы оказались разделенными между разными электрорайонами; например, Ланкашир — между Северо-западом и районом Мерсейсайда и Северного Уэльса.

В размещении электропромышленности резко выделяется небольшой по своей территории Лондонский район, на который приходится около $\frac{1}{5}$ всей мощности британских электростанций и почти такая же доля выработки электроэнергии в стране. Лондонский район передает свыше $\frac{1}{10}$ производимой его

Размещение государственных электростанций и производство электроэнергии по электрорайонам Великобритании в 1948 г.¹

Электрорайоны	Число электростанций	В том числе гидро-станций	Общая мощность (в тыс. квт)	В том числе гидро-станций	Общая выработка электроэнергии (в млн. квт-ч)
Лондон	28	—	2 684,9	—	8 956
Юго-восток	27	—	580,7	—	1 532
Юг	26	1	436,0	0,2	1 300
Юго-запад	27	7	537,8	5,5	1 595
Восток	21	—	608,7	—	1 748
Восточный Мидленд . .	15	—	845,1	—	2 991
Мидленд	18	1	1 389,8	0,3	4 695
Южный Уэльс	23	4	596,4	0,5	2 902
Мерсейсайд и Северный Уэльс	21	6	649,9	49,5	2 642
Йоркшир	20	2	1 314,3	0,7	5 518
Северо-восток Англии .	17	1	656,6	0,8	2 648
Северо-запад Англии . .	35	1	1 611,2	0,3	5 363
Юго-восток Шотландии .	5	—	221,6	—	850
Юго-запад Шотландии .	14	8	724,6	118,9	2 562
Северная Шотландия . .	42	9	325,4	168,9	1 191
Всего . .	339	40	13 183,0	345,6	46 493

¹ Ministry of Fuel and Power. Statistical Digest 1948 and 1949, London, 1950.

станциями энергии соседним районам — в основном Югу и в меньшей степени Юго-востоку. В потреблении электричества в Лондонском районе первое место занимает бытовое потребление, которому значительно уступают промышленное потребление и освещение торговых предприятий, учреждений и пр. Четвертое место в потреблении электроэнергии в Лондоне занимает электрический транспорт.

Следующие по своему значению электрорайоны — Йоркшир, Северо-запад и Мидленд — дают по 10—12 % общевеликобританского производства электроэнергии. В обоих этих районах в отличие от Лондона большая часть потребления электроэнергии приходится на промышленность. Бытовое же потребление здесь хотя велико, но почти вдвое уступает промышленному.

К электрорайонам со значительной выработкой энергии, но вдвое меньшей, чем в Йоркшире и на Северо-западе, относятся Восточный Мидленд, Южный Уэльс, Мерсейсайд с Северным Уэльсом, Северо-восток Англии и Юго-западная Шотландия, где промышленное потребление электричества также преобладает над бытовым.

ПРОИЗВОДСТВО АТОМНОЙ ЭНЕРГИИ

Производство атомной энергии является самой молодой в Англии отраслью промышленности, возникшей после второй мировой войны.

Проблема практического использования сделанных перед второй мировой войной открытий в области физики атомного ядра была поставлена в Англии в первые годы войны, причем постановка ее связывалась с задачей создать новый вид мощного оружия. В апреле 1940 г. английское правительство образовало комиссию с участием ряда ученых для изыскания способа изготовления атомной бомбы. Эта же проблема разрабатывалась в Германии и в США. Со вступлением США в войну работа по исследованию этой проблемы из Великобритании в порядке англо-американского военного сотрудничества была полностью переведена в Америку: туда переехали английские исследователи с чертежами, аппаратурой и материалами своих изысканий. В первые годы после второй мировой войны США обладали в капиталистическом мире монополией производства атомной энергии и атомного оружия.

Изданная в январе 1954 г. английским правительством «Белая книга» об атомной промышленности сообщает, что с 1946 г. Англия возобновила исследовательскую работу в этой области, прерванную в 1942 г. В январе 1946 г. в Англии была создана специальная организация по атомной энергии под контролем министерства снабжения, а вслед затем были построены заводы по изготовлению расщепляющихся веществ. Только шесть лет спустя — в октябре 1952 г. — было продемонстрировано действие первой английской атомной бомбы, сброшенной на один из мелких необитаемых островов Монте-Белло, к северо-западу от Австралии.

С 1 января 1954 г. согласно принятому парламентом закону вся исследовательская и практическая работа по производству атомной энергии в Великобритании передана учрежденной тогда же Британской корпорации атомной энергии, финансируемой государством и подлежащей контролю правительства через одного из его членов (лорда-председателя совета). Нельзя не отметить, что британская монополистическая буржуазия охотно предоставляет правительственному аппарату руководство атомными исследованиями и атомной промышленностью, поскольку та находится в стадии, требующей огромных затрат, не приносящих соответствующей прибыли. Финансовый капитал не спешит забрать эту отрасль в свои руки, предпочитая, чтобы затраты по созданию атомных предприятий покрывались из бюджетных средств.

Разрешение задачи расщепления ядра атома и получения атомной энергии открыло трудно оценимые возможности использовать силы природы в производственных целях, в

частности для создания электростанций, работающих на атомной энергии. Это позволяет производить дешевое электричество без затраты минерального топлива (угля или нефти), запасы которого рано или поздно истощатся. Как известно, успехи социалистической науки и промышленности дали уже Советскому Союзу возможность сделать реальный шаг к использованию энергии, скрытой в атомном ядре, в мирных целях: 27 июня 1954 г. в СССР была введена в действие первая в мире промышленная электростанция, работающая на атомной энергии, мощностью в 5 тыс. квт. В официальном сообщении об этом, вызвавшем большой интерес во всех странах, указано, что советские ученые и инженеры ведут работы по созданию промышленных электростанций на атомной энергии мощностью по 50—100 тыс. квт каждая.

Следует отметить, что мировые энергетические монополии — электропромышленные, угольные, нефтяные, газовые — проявляют свою заинтересованность в том, чтобы возможно более оттянуть мирное использование атомной энергии, так как конкуренция ее подорвет старые отрасли энергетики и приведет к обесценению вложенных в них капиталов, приносящих еще в настоящее время максимальную прибыль. Однако перспективы огромных экономических преимуществ использования атомной энергии в промышленных целях и трудности, переживаемые британской угольной промышленностью и всей энергетикой, побудили правящие круги Англии серьезно заняться проблемой сооружения электростанций, работающих на атомной энергии. 15 февраля 1955 г. была опубликована правительственная Белая книга, содержащая предварительную десятилетнюю программу строительства в Великобритании атомных электростанций. В ней отмечается, что разработка проблемы использования атомной энергии достигла такой стадии, что для Великобритании представляется жизненно важным промышленное применение этой энергии во всей полноте для того, чтобы сохранить положение одной из ведущих индустриальных стран и извлечь выгоды, связанные с этим новым источником энергии.

Всего намечается построить к 1965 г. 12 атомных электростанций общей мощностью в 1,4—1,8 млн. квт. Первые две станции по этой программе предполагается начать строить в середине 1957 г. и завершить в 1960—1961 гг. Эти две станции будут представлять собой улучшенный вариант первой в Англии экспериментальной атомной электростанции в Колдер-Холле, которая уже строится и должна вступить в действие в марте 1956 г.

В 1963 г. программа намечает ввести в строй еще две атомные станции, в 1964 г. — следующие четыре станции и в 1965 г. — остальные четыре станции. Последние предполагается построить с реакторами не газового охлаждения (как стан-

ция в Колдер-Холле и первые восемь промышленных атомных станций), а с реакторами, охлаждаемыми посредством жидкости. Мощность каждой из станций составит 100—150 тыс. квт. Сооружение их, которое обойдется в 300 млн. ф. ст., будет поручено частным фирмам. По окончании строительства станции перейдут в собственность и ведение Государственного электрического управления и будут включены в общебританскую сеть электропередач. Управление атомной энергии будет играть роль исследовательского учреждения и давать техническую консультацию.

Программа намечает довести общую мощность атомных электростанций до 3 млн. квт к 1971 г. и до 10—15 млн. квт к 1975 г., что предположительно покроет около четверти потребности страны в электроэнергии. (Предполагается, что к тому времени эта потребность возрастет в 3—3,5 раза против 1955 г.) Количество электроэнергии, которое по наметке программы будут производить в год атомные электростанции через двадцать лет, эквивалентно использованию 40 млн. т каменного угля.

В английских печатных работах, характеризующих атомную промышленность Великобритании¹, отмечается, что она производит в основном два вида расщепляющихся веществ: уран-235 и плутоний-239 (цифры обозначают атомный вес)². Оба они получаются из естественного урана, содержащего 0,7% урана-235 и 99,3% урана-238. Уран-235 после выделения его из естественного урана может быть использован как источник ядерной энергии. Уран-238 непосредственно не используется в энергетических целях, но в результате его облучения в атомном котле получается плутоний-239, ядра которого легко расщепляются под действием нейтронов. Производство урана-235 и плутония-239 на английских заводах состоит из четырех процессов: 1) получения из руды металлического урана или его газообразного соединения с фтором (шестифтористого урана), 2) облучения металлического урана в реакторах, 3) извлечения из облученных металлических стержней плутония-239 и 4) выделения урана-235 из естественного урана посредством газовой диффузии.

Заводы, где осуществляются эти процессы, связанные со сложными химическими операциями, расположены в Северо-западной Англии, у побережья Ирландского моря (см. карту). На выбор местоположения этих заводов повлияло наличие в Ланкашире — Чешире развитой химической промышленности и подготовленных рабочих кадров, а также возможность использовать площадь построенных здесь во время второй мировой войны и ликвидированных потом военных заводов.

¹ См., например, J а у. Britains Atomic Factories, London, 1954.

² Третий вид источников ядерной энергии — уран-233, получаемый при облучении тория в атомных котлах, в Англии не получил распространения.



- Заводы атомной промышленности
- ▲ Строящиеся электростанции на атомной энергии
- Главный центр научно-исследовательской работы по атомной энергии
- Административно-организационный центр атомной промышленности

Размещение атомной промышленности

Основное сырье для атомной промышленности — урановая руда — ввозится из Бельгийского Конго и Австралии в запечатанных металлических барабанах через порт Престон в Ланкашире, откуда она поступает на урановый завод в Спрингфилде, в окрестностях Солвика (близ Престона). Здесь руда дробится и превращается в порошкообразную массу, из которой в результате многократной химической обработки выделяются металлический уран и шестифтористый уран. Спрингфилдский завод работает с начала 1948 года.

Из Спрингфилда металлический уран, в форме стержней, заключенных в алюминиевые оболочки, поступает на завод в Уиндскейле (Камберленд). Здесь в больших атомных котлах происходит облучение урановых стержней, приводящее к выделению плутония. Отличием английских атомных котлов от американских является замена водяного охлаждения воздушным. С этим связан характерный внешний вид Уиндскейлского завода, бросающегося в глаза на большом расстоянии благодаря двум его трубам, поднимающимся на высоту до 125 м. Трубы эти имеют целью ослабить вредное действие на жителей соседних местностей охлаждающего котлы воздуха, который становится радиоактивным. Для этого в трубах установлены фильтры, улавливающие радиоактивную пыль. Между зданиями, где помещаются атомные котлы, находятся водоемы для охлаждения урановых стержней после облучения. Эти водоемы соединены с морем трубопроводами, по которым выводится далеко в море использованная для охлаждения вода. На протяжении 800 м, отделяющих Уиндскейл от моря, эти трубопроводы идут по земле, а затем под водой на расстояние свыше 3 км от берега.

Третий завод атомной промышленности — диффузионный — находится в Капенхурсте (Чешир), на полуострове Уиррал, между эстуариями Мерсея и Ди. Сюда поступает из Спрингфилда шестифтористый уран, из которого путем газовой диффузии и пропускания его под давлением через мельчайшие отверстия пористых перегородок выделяется уран-235. Для охлаждения газа используется вода из р. Ди.

Таким образом, заводы в Спрингфилде, Уиндскейле и Капенхурсте представляют собой части единого комбината по

производству расщепляющихся веществ. Недалеко от спрингфилдского завода, близ Престона, на территории прежнего артиллерийского завода в Рисли находится главный административный и организационный центр британской атомной промышленности. В Рисли помещаются также проектные организации этой отрасли.

В том же Северо-западном районе строится упоминавшаяся выше первая в Англии электростанция на атомной энергии — в Колдер-Холле, близ Селлафилда, в Камберленде. Эта станция будет находиться в непосредственном соседстве с Уиндскейлским заводом и работать на производимом им источнике атомной энергии — плутонии-239.

Другой район атомной промышленности находится в Южной и Юго-восточной Англии. Здесь, в Харуэлле (Беркшир), расположенном в 20 км к югу от Оксфорда, на бывшем аэродроме построены здания главного центра научно-исследовательской и экспериментальной работы в области атомной энергии в Англии. В выборе этого места, очевидно, сыграла роль близость его к трем крупным научным центрам Англии — к Оксфорду, Лондону и Кембриджу. В Харуэлле ведутся исследования главным образом по физике атомного ядра и атомной энергии. Связанные же с ними химические эксперименты производятся в другом исследовательском центре — Амершеме (Бакингемшир), расположенном в 50 км к востоку от Харуэлла, в окружении Большого Лондона. Харуэлл и Амершем производят также радиоактивные изотопы для медицинских нужд. Треть этой продукции экспортируется.

В этом же районе, юго-западнее Рединга, находится основной центр по конструированию атомного оружия — Олдермарстон. Тесно связанные с ним заводы находятся близ Лондона — в Вулидже и Форт-Холстиде.

ЧЕРНАЯ МЕТАЛЛУРГИЯ

Общая характеристика. Структура британской черной металлургии характеризуется значительным преобладанием производства стали и проката над выплавкой чугуна, установившимся с начала двадцатых годов.

В 1954 г. соотношение основных отраслей черной металлургии выражалось в следующих размерах годовой продукции: выплавка чугуна составила 11,9 млн. т, выплавка стали 18,5 млн. т и производство проката 16,2 млн. т (из которых 4,5 млн. т приходится на стальные плиты и листовую сталь для судов, паровозов, вагонов, автомобилей и пр., 4,5 млн. т на продукцию легкого проката, 3 млн. т на рельсы, балки и т. п., 1 млн. т на трубы и проволоку и столько же на белую и черную жечь, оцинкованное железо и пр.).

До первой мировой войны соотношение между основными металлургическими производствами в Великобритании было иным: в 1913 г. выплавка чугуна была на первом месте, составляя 10,4 млн. т, тогда как выплавка стали выражалась в 7,8 млн. т, а производство проката в 5,6 млн. т. Ежегодно 2,5—3 млн. т выплавлявшегося в Англии чугуна шли частично на производство чугунного литья, частично на экспорт.

Происшедшее с тех пор изменение структуры черной металлургии связано, во-первых, со значительным усилением спроса на сталь и стальной прокат со стороны выросшего машиностроения, во-вторых, с сокращением потребления чугунного литья и прекращением экспорта английского чугуна вследствие конкуренции на внешних рынках, в-третьих, с усилением использования в качестве сырья для сталеплавильного производства металлического лома взамен чугуна. В 1953—1954 гг. английская металлургия переплавляла свыше 5 млн. т лома в год (из которых 0,8—0,9 млн. т импортировались, главным образом из США). Однако производимого в Англии количества чугуна не хватает для полного покрытия в смеси с ломом потребности сталеплавильного производства в сырье. Дефицит приходится покрывать импортом чугуна (в частности, в 1954 и 1955 гг. из Советского Союза).

В конце XIX и в начале XX в. обновление основного капитала английской черной металлургии происходило медленно, что вызвало ее отставание от металлургии других стран, в частности США и Германии, в отношении техники и концентрации производства. Монополии, завладевшие британской металлургией, предпочитали использовать старый производственный аппарат, обеспечивая себе политикой монопольных цен и протекционизма максимальную прибыль без вложения крупных средств на коренную реконструкцию отрасли.

О замедленности процесса реконструкции производства в английской черной металлургии до 1946 г. и об ускорении его с этого времени, особенно с 1952 г., говорят следующие данные.

Рост среднегодовой производительности действующих доменных печей в Великобритании за 1913—1954 гг.¹

Год	Среднегодовая производительность в тыс. т одной печи	Рост производительности (в %)		
		за годы	общий рост	среднегодовой рост
1913	31			
1929	43	1914—1929	38,7	2,4
1945	69	1930—1945	60,5	3,8
1951	97	1946—1951	40,6	6,7
1952	105	1952—1954	22,6	7,5
1953	107			
1954	119			

¹ British Iron and Steel Federation. Statistical Yearbook for 1953, Part. I, London, 1954.

О степени концентрации производства в британской металлургии по числу занятых лиц английская статистика приводит такие данные:

Концентрация производства в металлургии Великобритании по числу занятых лиц¹

Предприятия с числом занятых лиц	Число предприятий (в %)	Число занятых в них лиц (%)
До 99 человек	47,0	5,2
100—499 »	34,7	22,8
500—999 »	9,1	16,4
1 000 человек и более . .	9,2	55,6
Всего	100,0	100,0

¹ Final Report on the census of production for 1948, London, 1952.

Крупных металлургических заводов, имеющих не менее 1000 рабочих и служащих, в Великобритании насчитывалось (по данным промышленной переписи 1948 г.) 91, или 9,2% общего количества. В них было сосредоточено более половины (55,6%) всех занятых в металлургии лиц. По этому показателю концентрации английская черная металлургия сильно отставала от черной металлургии США, в которой на предприятиях с 1000 рабочих и служащих сосредоточено 93% всех занятых в этой отрасли лиц.

Слабым местом британской черной металлургии долгое время было незначительное развитие производственного комбинирования, т. е. сочетания на одном предприятии основных элементов металлургического цикла, что имеет исключительно важное экономическое значение. Лишь за последние годы (1951—1954) в этом направлении произошел сдвиг в связи со вступлением в действие нескольких новых крупных заводов с полным металлургическим циклом.

Для металлургических монополий в период между двумя мировыми войнами характерным являлось вертикальное комбинирование не производственного, а коммерческого характера: конкурировавшие между собой металлургические компании, чтобы обеспечить себе получение сырья и сбыт продукции, а) приобретали железные рудники, угольные шахты, коксовые печи, разработки известняка, б) соединяли в своем владении заводы различных металлургических производств — доменные, сталеплавильные, прокатные, в) объединялись с компаниями тяжелого машиностроения и судостроения, как потребителями металлургической продукции.

В 1927—1934 гг. вследствие слияния ряда металлургических компаний монополизация черной металлургии значительно про-

двинулась вперед. В 1934 г. в этой отрасли насчитывалось уже менее чем полтора десятка крупнейших монополистических компаний. Вторая мировая война с сопутствовавшим ей колоссальным обогащением монополий стимулировала усиление концентрации и централизации капитала. Некоторые компании слились или были поглощены другими. В настоящее время в Великобритании резко выделяется полдюжины монополистических концернов. Они, правда, значительно уступают по мощности крупнейшим американским металлургическим концернам («Юнайтед Стэйтс Стил Корпорейшн», «Бетлеэм Стил Корпорейшн»), продукция каждого из которых больше продукции всех английских металлургических трестов, вместе взятых. Но внутри британской металлургии ее тресты играют доминирующую роль: им принадлежит более 35 % всех доменных печей и свыше половины всех сталеплавильных печей.

Охарактеризуем кратко основные монополистические фирмы в британской черной металлургии.

Одной из важнейших фирм в этой отрасли является «Дормен Лонг энд К^о Лимитед», основанная в 1889 г. и реорганизованная после поглощения других предприятий в 1934 г. «Дормен Лонг» владеет железными рудниками и заводами, выплавляющими чугун, ферросплавы и сталь, производящими листовое железо, рельсы, металлические конструкции, проволоку. Основные предприятия треста находятся в районе Дургам — Нортумберленд. «Дормен Лонг» контролирует и другие металлургические предприятия этого района.

Концерн «Юнайтед Стил Групп», организованный в 1918 г., имеет свои предприятия в основном в районах Шеффилда и Линкольншира, где он также контролирует ряд других металлургических компаний, в частности: «Эплби Фродингем Стил К^о», «Сэмюэл Фокс К^о» и пр. Кроме того, «Юнайтед Стил» проник в район Северо-западного побережья, скупив контрольные пакеты акций некоторых металлургических фирм.

Концерн «Болдуин Групп» образовался в результате поглощения в 1945 г. компанией «Болдуин» крупной фирмы «Ричард Томас». После слияния обеих фирм образовались компании «Ричард Томас энд Болдуин» и «Болдуин Холдингс Лимитед». Второй из них принадлежит более трети акций первой, а также контрольные пакеты компаний «Гест Кин Болдуинс», «Файрвуд Тинплейт энд К^о» и др. Эта монополия господствует в области производства белой жести и стальных плит, выпуская ежегодно свыше полумиллиона тонн каждого из этих видов продукции. Она производит также сталь и разные виды проката, владеет коксовыми печами, железными рудниками, известняковыми карьерами и пр. Монополистическая группа Болдуина господствует в черной металлургии района Южного Уэльса.

По инициативе этого концерна и при содействии Английского банка и правительства в 1947 г. была образована новая

монополия — «Стил Компани оф Уэльс», объединившая 140 металлургических предприятий Уэльса.

Компания «Стюардс энд Ллойд Лимитед», основанная в 1890 г., контролирует черную металлургию районов Бирмингема и Нортгемптоншира, производя сталь, чугун и разнообразный прокат. «Стюардс энд Ллойд» тесно связана с компанией «Тюб Инвестмент», которая в свою очередь контролирует ряд трубопрокатных фирм. Таким образом, вся группа треста «Стюардс энд Ллойд» производит в год полмиллиона тонн труб и господствует в английской трубопрокатной промышленности. Кроме того, эта монополия совместно с другими контролирует значительную фирму по производству металлических изделий — «Ланкашир энд Корби Стил Мануфекчуринг К^о».

Трест «Коллвилс Лимитед», основанный в 1931 г., господствует в черной металлургии Шотландии, контролируя другие компании, и является одной из крупнейших британских фирм по производству разнообразного стального проката. Этой монополии принадлежит контрольный пакет акций «Ланкашир Стил Корпорейшн».

Трест «Ланкашир Стил Корпорейшн», основанный в 1930 г., выделяется своей ролью в производстве ферромарганца. Находясь частично под контролем треста «Коллвилс», «Ланкашир Стил Корпорейшн» в свою очередь контролирует (самостоятельно или вместе с другими) ряд фирм.

Кроме охарактеризованных основных монополий и контролируемых ими фирм, в британской черной металлургии имеются крупные компании меньшего значения: «Инглиш Стил Корпорейшн», «Томас Фирс энд Джон Браун», «Джон Лизайт», «Джон Саммерс» и др.

В ходе конкурентной борьбы, в конце 1918 г., большинство компаний объединилось в «Национальную федерацию производителей чугуна и стали», преобразовавшуюся в апреле 1934 г. в мощный картель, именуемый «Британская федерация железа и стали» («Бритиш Айрон энд Стил Федерейшн»). Федерация устанавливает высокие («фиксированные») цены на металлургическую продукцию и ограждает их от возможностей подрыва, вытекающих не только из соперничества между английскими фирмами, но и из иностранной конкуренции. Для централизованной закупки всего импорта чугуна и стали и для последующей централизованной продажи импортированного металла, а равно для экспорта стальных изделий федерация организовала компанию «Бритиш Айрон энд Стил Корпорейшн Лимитед».

Британская федерация железа и стали добилась к 1938 г. повышения цен на сталь в Великобритании на 30—40% по сравнению с 1934 г. Даже те предприятия монополистических компаний, которые отличаются сильной технической отста-

лостью и неблагоприятным географическим положением в отношении источников сырья и смежных производств и у которых в силу этого издержки производства очень велики, все же служат получению монополиями, входящими в Федерацию, высоких прибылей. Это достигается путем субсидирования тех предприятий с высокими издержками производства, которые Федерация признает «важными». Субсидирование их производится из ежегодных отчислений всех металлургических фирм.

В начале второй мировой войны главным контролером по железу и стали при министерстве снабжения с полномочиями по распределению чугуна и стали между потребителями и для утверждения цен на них был назначен председатель Британской федерации железа и стали. Вскоре он стал министром снабжения, а главным контролером по железу и стали был назначен другой магнат металлургии из руководства той же Федерации. Персональное слияние государственного контроля и верхушки монополий дополнялось тем, что контролеры по железу и стали, не имея штата сотрудников, пользовались служебным аппаратом Федерации железа и стали, а также тем, что большую часть вознаграждения за работу контролеры получали не от государства, а от Федерации. Такое положение определяло истинную сущность «государственного контроля» над черной металлургией.

Политика, проводившаяся металлургическими монополиями вплоть до первых послевоенных лет, может быть названа политикой выколачивания наивысших прибылей из старого основного капитала. Эта политика означала торможение технического прогресса в черной металлургии, отмеченное нами выше, и удорожание металлургической продукции. Дороговизна металла в свою очередь влекла за собой повышение издержек производства в машиностроительных отраслях — непосредственных потребителей металла. Это создавало коллизию интересов металлургических монополий с интересами машиностроительной промышленности, предприниматели которой добивались снижения цен на черные металлы для повышения конкурентной способности английских машин на внешних рынках, и способствовало распространению в Англии уже в тридцатых годах признания необходимости национализировать черную металлургию.

После второй мировой войны, когда при экономических затруднениях Англии отсталость ее черной металлургии дала себя чувствовать особенно сильно, лейбористы включили в свою политическую платформу при выборах в парламент в 1945 г. пункт о национализации черной металлургии. Однако если буржуазная национализация угольной, электрической и газовой промышленности была осуществлена лейбористским правительством вскоре после прихода к власти без сопротивления

со стороны монополий и консервативной оппозиции в парламенте, то проект национализации черной металлургии встретил решительное противодействие.

Британская Федерация железа и стали, учитывая сложившуюся после войны обстановку и жизненную необходимость для английской экономики удешевить стоимость металла, выдвинула в противовес проекту национализации черной металлургии проект ее технической реконструкции, означавший отказ в дальнейшем от политики выжимания максимальной прибыли из старого основного капитала без его обновления. Проект этот, рассчитанный на десять лет, с середины 1948 г. до середины 1958 г., был воплощен в две пятилетние программы сооружения новых заводов и реконструкции старых. Ссылаясь на общегосударственное значение реконструкции черной металлургии, Федерация железа и стали настаивала на том, чтобы часть необходимых для реконструкции капиталовложений была инвестирована государством.

Борьба вокруг вопроса о национализации черной металлургии побудила лейбористское правительство задержать эту национализацию. Лишь в сентябре 1948 г., т. е. на четвертом году пребывания лейбористов у власти, законопроект об этом был внесен в парламент, в ноябре 1949 г. он был принят палатой общин. Противодействие палаты лордов вызвало задержку его вступления в силу еще на год, а затем, под совместным воздействием английского и американского монополистического капитала, осуществление уже принятого закона о национализации от 15 февраля 1951 г. было снова несколько отложено.

Согласно закону о национализации черной металлургии были переданы государству за выкуп по высокой оплате фирмы, производящие в год не менее 20 тыс. т чугуна, стали или проката, а также добывающие не менее 50 тыс. т железной руды. Фирмы с меньшей годовой продукцией не были национализированы¹. Удельный вес национализированных предприятий составлял в общебританской добыче железной руды 97,5%, в производстве чугуна — 97,6%, стали — 99,6%, легированной стали — 93,7%, проката — 93,1%, жести — 88%, стальной проволоки — 60%.

В законе предусматривалась организация черной металлургии после национализации ее, существенно отличавшаяся от организации других национализированных отраслей и обеспечивавшая возможность денационализации без существенной организационной ломки. Закон подчеркивал, что национализация не должна затронуть существовавшие раньше компании «ни в отношении их персонала, ни в отношении их внутренней орга-

¹ В число национализированных по этому закону предприятий не вошел также крупный металлургический завод американской автомобильной компании Форда в Дагенеме (близ Лондона).

низации». Национализация свелась к тому, что выкупленные государством акции национализированных компаний были переданы специально образованному государственному акционерному обществу — Британской корпорации железа и стали («Бритиш Айрон энд Стил Корпорейшн»). Правление ее назначалось министром снабжения и в свою очередь назначало руководителей отдельных национализированных компаний. Такая форма организации национализированных металлургических предприятий соответствовала интересам монополистического капитала, который имел в виду денационализировать металлургию впоследствии и рассматривал национализацию как временное мероприятие, позволяющее осуществить реконструкцию отрасли в значительной степени за счет государства.

Консервативное правительство, сменившее лейбористское в 1951 г., объявило в середине 1952 г. (в Белой книге) о своем намерении реорганизовать металлургию на основе «свободной инициативы», т. е. вернуть национализированные металлургические предприятия частным владельцам. Денационализация была оформлена в законодательном порядке «Актом о железе и стали» 1953 г., согласно которому началом денационализации считается 13 июля 1953 г. Таким образом, придя к власти, консерваторы задержали на целых два года отмену национализации, против которой они так боролись.

В июле 1953 г. для проведения денационализации черной металлургии был учрежден специальный правительственный орган — «Стил холдинг энд реализэйшн Эйдженси» («Агентство по владению акциями металлургических предприятий и по их продаже»). Этому органу были переданы все права на национализированные предприятия металлургии и полномочия продавать их акции частным лицам.

Фактически Агентство приступило к осуществлению денационализации с сентября 1953 г., выпуская в продажу частным лицам акции крупнейших металлургических предприятий поочередно. За полтора года, т. е. до весны 1955 г., были распроданы акции ряда крупных компаний: «Ланкашир Стил Корпорейшн», «Дормен Лонг», «Стюардс энд Ллойдс», «Джон Саммерс», «Юнайтед Стил Корпорейшн», «Инглиш Стил Корпорейшн», «Гест Кин Неттлфолдс», «Колвиллс», «Уайтхед Стил» и др. Большинство акций первых пяти перечисленных компаний закупил консорциум, образованный финансовыми группами Баринга, Хембро, Лазарда, Мортон-Гренфеля, Ротшильдов, Шрейдера, Вагга и Бенсон-Лондсдейла. Акции остальных компаний были куплены в основном их прежними владельцами. Продажа акций большей части денационализированных предприятий была произведена по ценам, выплаченным прежним акционерам при национализации, несмотря на то что за истекшее с тех пор время в эти предприятия были вложены государственные средства и произошло дальнейшее обесценение бумажной ва-

люты. Пока остались национализированными две уэльские огромные монополии «Ричард Томас энд Болдуинс» и «Стил Компани оф Уэльс» и второстепенные предприятия, которыми руководит государственное Агентство по владению акциями и их продаже.

Закон о железе и стали 1953 г. наряду с созданием Агентства для денационализации черной металлургии учредил новый государственный орган по руководству этой отраслью — Управление железа и стали. В его компетенцию входят: вопросы капиталовложений и расширения производственной мощности металлургии, регулирование цен на продукцию черной металлургии путем установления их высшего предела, вопросы распределения сырья и организация исследовательской работы по металлургии. Во главе Управления находятся десять человек, назначаемых министром снабжения и подчиненных ему. Большинство из них представляет интересы металлургических монополий, а часть — интересы машиностроительных компаний. Управление железа и стали действует в контакте с Британской Федерацией железа и стали. Таким образом, черная металлургия Великобритании после ее денационализации характеризуется сохранением в ней элементов государственно-монополистического капитализма.

За 1948—1953 гг. в английской металлургии была осуществлена первая пятилетняя программа реконструкции, потребовавшая инвестирования 250 млн. ф. ст., а с 1953 г. начато осуществление второй программы, рассчитанной на затрату еще 300 млн. ф. ст. Продукция британской металлургии выросла с 7,8 млн. т чугуна и 12,7 млн. т стали в 1947 г. до 11,9 млн. т чугуна и 18,5 млн. т стали в 1954 г. Выплавка стали в 1955 г., по ориентировочным оценкам британских металлургических монополий, составит 19,2—19,5 млн. т. Программа развития черной металлургии на 1953—1958 гг., составленная Управлением железа и стали и опубликованная в форме правительственного документа — Белой книги¹, намечает довести в 1958 г. выплавку чугуна до 15,1 млн. т и стали до 22,5 млн. т.

Рост металлургического производства связан, с одной стороны, с большим спросом на черный металл, предъявляемым усилившейся машиностроительной промышленностью, а с другой стороны — с постройкой новых металлургических заводов и расширением ряда старых. Эта частичная реконструкция в известной мере ослабила прежние характерные черты старой британской металлургии — разобщенность элементов металлургического цикла, малые размеры доменных и сталеплавильных печей, техническую отсталость оборудования.

¹ Development of the Iron and Steel Industry, 1953 to 1958. HMSO, London, 1955.

За 1945—1955 гг. построены или реконструированы доменные печи в Маргеме, Порт-Толботе и Эббу-Вейле (Южный Уэльс), Шаттоне (Северный Уэльс), Фродинхеме-Эплби и Скаторпе (Линкольншир), Редкаре (Северо-восток), Билстоне (Западный Мидленд), Барроу (Фёрнесс). Доменные печи, построенные после 1952 г., имеют диаметр пода не менее 7,5—8 м. При ряде заводов сооружены новые коксовые батареи. Средняя годовая производительность действующих доменных печей в Великобритании возросла с 69 тыс. т в 1945 г. до 119 тыс. т в 1954 г., а потребление кокса на выплавку 1 т чугуна сократилось за то же время на 9%. На заводских территориях и в портах установлены краны и другие приспособления для механической выгрузки железной руды.

Построены также современного типа сталеплавильные печи (главным образом мартеновские) — в Маргеме и Порт-Толботе, в Консетте и Лекенби (на Северо-востоке), в Бирмингеме и других пунктах, связанные в производственном отношении с доменными и прокатными цехами или заводами. Более высокая производственная мощность новых сталеплавильных печей по сравнению со старыми дает большую экономию топлива.

Особенно сильные изменения произошли в прокатном производстве, которое раньше было распылено между множеством мелких заводов. Ныне центр тяжести его приходится на небольшую группу мощных прокатных предприятий, входящих в состав металлургических комбинатов. Важнейшие из этих предприятий — в Порт-Толботе, Тростре, Маргеме, Эббу-Вейле, Консетте, Шаттоне. Некоторые из них имеют прокатные станы, выпускающие стальной лист непрерывной широкой полосой. Строятся новые прокатные заводы в Эббу-Вейле, Порт-Толботе, Велиндре (севернее Суонси), Шеффилде.

Охарактеризованная частичная реконструкция британской черной металлургии не только увеличила ее продукцию, но и снизила ее производственные издержки, что укрепило позиции Великобритании на международном рынке черных металлов. Когда в 1950—1951 гг. готовилась организация «Европейского объединения угля и стали», Англия решительно отказалась войти в него: при тогдашнем состоянии ее черной металлургии подчинение последней верховному органу «Европейского объединения» и превращение Великобритании в часть «единого рынка стали» создавало возможность для западногерманских металлургических трестов, занявших ведущую роль в «Европейском объединении», подорвать положение своих британских конкурентов. В 1954 г., когда сказалось вступление в действие новых и реконструированных британских заводов, произошел сдвиг в соотношении сил европейских металлургических монополий. Начались длительные переговоры между руководством «Европейского объединения угля и стали» и представителями британского правительства, завершившиеся в декабре 1954 г.

подписанием соглашения об организации между сторонами постоянного обмена информацией и мнениями по вопросам, связанным с производством и сбытом угля, чугуна и стали. Для этой цели организован «Постоянный совет» в составе четырех представителей «Европейского объединения» и четырех представителей Великобритании.

Экспорт продукции черной металлургии из Великобритании в 1954 г. составил 2,3 млн. т, тогда как импорт — лишь около 0,8 млн. т (главным образом чугуна).

География железорудной промышленности. Великобритания обладает довольно значительными месторождениями железных руд. Интенсивная разработка их, особенно за последние полтора десятилетия, привела к истощению запасов наиболее ценных железных руд и к необходимости перейти на разработку руд среднего и низкого качества.

По подсчету Бюро минеральных ресурсов, сделанному в 1922 г., в недрах Великобритании содержится 11,3 млрд. т железной руды, из которых 2,3 млрд. т составляют достоверные запасы, 3,5 млрд. т — вероятные и 5,5 млрд. т — возможные.

Британские железные руды делятся на три основные категории: руды бурого железняка в юрских и меловых породах, гематитовые руды (красного железняка) в известняках и железные руды в угольных свитах.

1. Руды бурого железняка в юрских и меловых породах являются в настоящее время основной сырьевой базой британской черной металлургии, давая более 90 % всей добычи железной руды в Великобритании. Содержание железа в британских бурых рудах невелико — от 22 до 33 %. Бурые железняки залегают в четырех районах.

В Нортгемптоншире, Ратленде и Южном Линкольншире расположено наиболее мощное по запасам месторождение руды с содержанием железа до 33 %. Добыча ведется большей частью открытым способом.

В Северном Линкольншире, у городов Фродингем и Сканторп, руда имеет от 19 до 28 % железа со значительной примесью марганца (0,9—1,4 %) и известняка (25 %). Применение открытого способа добычи руды, возможность получения самоплавкой шихты (благодаря высокому содержанию известняка) и примесь марганца делают выгодным использование фродингемской руды.

Месторождение на северо-востоке Северного Йоркшира (Райдинга), от Кливлендских холмов до реки Тис, называемое обычно Кливлендским, имеет руду с содержанием 28 % железа и 13 % кремнезема и со значительными примесями фосфора (0,47 %) и серы (0,2 %). Рудные запасы промышленного значения в Кливлендском месторождении близки к истощению.

Руды небольших месторождений в районе меловых уступов от Южного Линкольншира до Оксфордшира (Мелтон-Моубрей

в Лестершире, Банбери на севере Оксфордшира, Кейторп на юге Линкольншира) содержат до 52% железа (с примесью фосфора). Добыча ведется открытым способом.

2. Гематитовые руды (красный железняк) составляют менее $\frac{1}{10}$ известных железорудных ресурсов Великобритании, но являются лучшими из британских железных руд ввиду высокого содержания железа — от 50 до 60% — и отсутствия сколько-нибудь значительной примеси фосфора.

Залежи гематитовых руд сосредоточены в средней части западного побережья Великобритании — в Западном Камберленде, близ Уайтхейвена, Эгремонта и Бекермета, а также на полуострове Фёрнесс в Северном Ланкашире и в примыкающей к нему южной части Камберленда.

3. Железные руды в угольных свитах (верхний карбон) встречаются в виде глинистого железняка (клейбенд), состоящего из карбоната железа в механической смеси с землистыми веществами, и в виде углистого железняка (блекбенд), содержащего в себе достаточно углеродистого вещества для обжига руды без прибавления угля и даже для плавки с прибавлением небольшого количества угля. Оба вида карбоновых железных руд содержат от 30 до 33% железа. Углистый железняк представляет особый интерес для металлургии, давая большую экономию угля.

Месторождения глинистого железняка находятся в угольных бассейнах Южного Стаффордшира, Шропшира, Южного Уэльса, Дербишира, Западного Йоркшира и Средней Шотландии, месторождения углистого железняка — в угольных бассейнах Средней Шотландии и Северного Стаффордшира. Карбоновые руды, в особенности углистые железняки, усиленно потреблялись британской металлургией в течение XIX в. В настоящее время самые удобные для разработки залежи этих руд — наиболее толстые слои, близкие к земной поверхности, — истощились, а руда, добываемая из тонких и глубоко лежащих слоев, не выдерживает конкуренции с лучшими гематитовыми рудами и даже со средними юрскими рудами, добываемыми открытым способом. В силу этого, несмотря на наличие огромных ресурсов карбоновых руд (1 млрд. т достоверных запасов, около 1,3 млрд. т вероятных и 5,4 млрд. т возможных), разработка их производится теперь в ничтожных размерах.

Кроме охарактеризованных, в Великобритании имеется ряд мелких месторождений железных руд различного типа: в угольном бассейне Кента, близ Дувра; в меловых холмах Уилда, в Суссексе и Кенте; в нижнем меле у Синда, в Уилтшире, и у Клаксби, в Линкольншире, в известняках нижнего карбона у Форест-оф-Дин и у Лланхарри; в Гламорганшире и пр. В настоящее время разрабатывается только часть этих мелких месторождений.

Месторождения марганцевой руды в Северном Уэльсе — в графствах Карнарвон и Мерионет разрабатывались с конца XIX в. до 1928 г., когда разработка прекратилась вследствие их истощения. В Мидленде (в графствах Дерби и Уорик) и в Камберленде также известны незначительные месторождения марганцевой руды.

Больше половины железной руды добывается в Великобритании металлургическими компаниями, меньше половины — чисто железорудными предприятиями. Общие размеры добычи железной руды составляли в 1937 г. 14,2 млн. т, в 1948 г. — 13 млн. т, в 1953 г. — 15,9 млн. т, а в 1954 г. — 17,7 млн. т.

География добычи железной руды в Великобритании (в 1953 г.)¹

Нортгемптоншир — Оксфордшир — Лестершир — южный Линкольншир	10,3 млн. т
Северный Линкольншир (Фродингем)	4,2 » »
Северный Йоркшир (Кливленд)	1,0 » »
Камберленд	0,3 » »
Прочие месторождения	0,1 » »
Всего	15,9 » »

¹ British Iron and Steel Federation. Statistical Yearbook for 1953, P. I, London, 1954.

Таким образом, $\frac{2}{3}$ всей добычи железной руды в Великобритании приходится на месторождения бурого железняка с невысоким содержанием металла в Нортгемптоншире — Оксфордшире — Лестершире — Южном Линкольншире. Месторождение Северного Линкольншира, занимающее по добыче руды второе место, примыкает к нему с севера.

Кливлендское месторождение, игравшее в конце XIX в. и в начале XX в. первостепенную роль, теперь ввиду истощения его ресурсов дает лишь 6% добычи руды в стране. Гематитовая руда Камберленда имеет еще меньший удельный вес в продукции британской железорудной промышленности — 2%. Добыча гематитовой руды в Фёрнесе, достигавшая до второй мировой войны 120 тыс. т в год, ныне не производится.

Несмотря на то что ресурсы железной руды могут полностью удовлетворять потребность в сырье британской черной металлургии в течение долгого времени, на протяжении последних десятилетий лишь 35—40% производимого в Великобритании чугуна выплавляется из отечественной железной руды, тогда как 50—60% — из импортной руды и 5—10% — из чугуна лома.

Первоначально это было связано главным образом с дороговизной перевозки по железной дороге отечественной руды, что побудило предпринимателей, заводы которых находятся у морских побережий, к снабжению их иностранной рудой, доставляемой по морю. Начало этому положили заводчики Южного

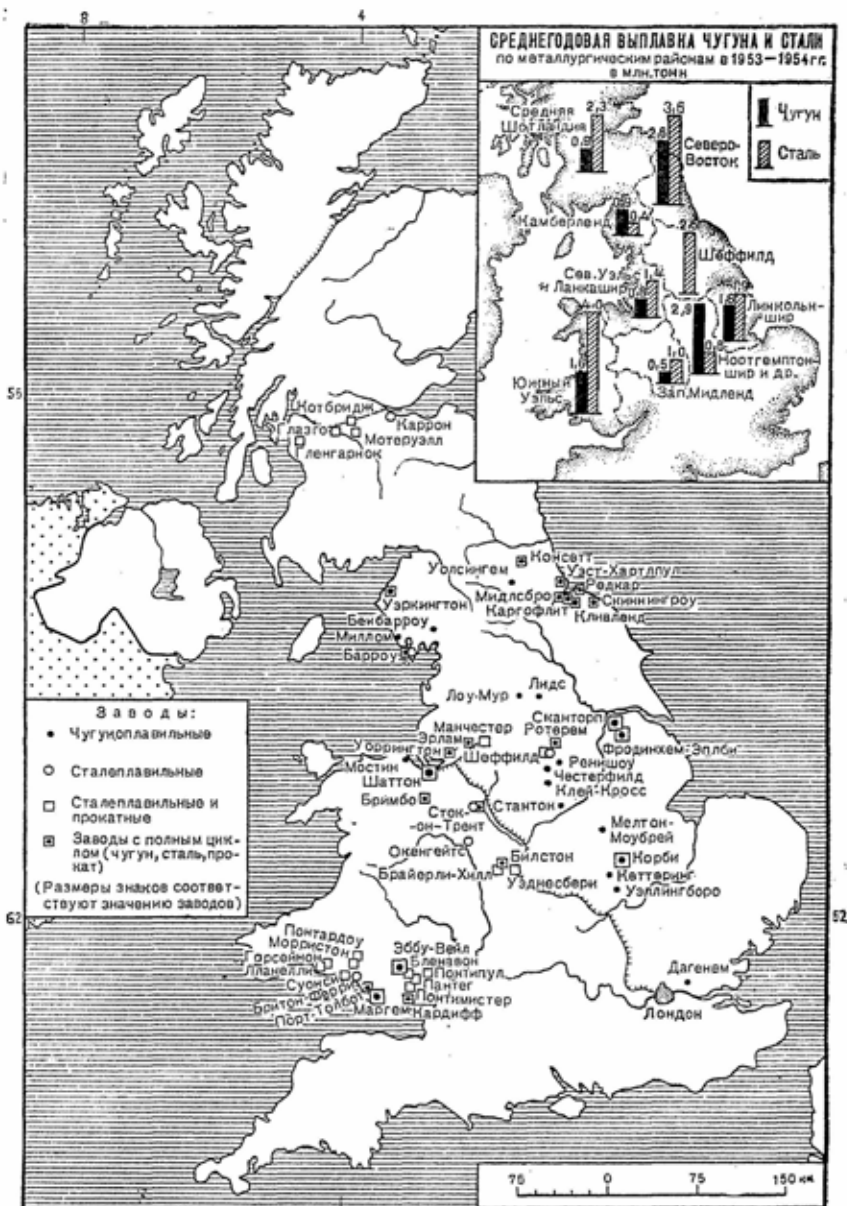
Уэльса, которые в связи с истощением местных железорудных ресурсов сначала пользовались рудой из других британских бассейнов, а с шестидесятих годов XIX в. перешли на использование испанской руды. Примеру их вскоре последовали металлурги Северо-восточной Англии, для которых местное Кливлендское месторождение было недостаточным и которые в связи с этим стали сначала использовать руды Нортгемптоншира и Линкольншира, а затем перешли на руды, привозимые из-за границы.

Динамика добычи железной руды в Великобритании и ее импорта
(в млн. т)¹

Годы	Добыча руды	Импорт руды	Выплавка чугуна
1870	14,3	0,2	5,9
1880	18,0	1,1	7,7
1890	13,8	4,4	7,9
1910	15,2	6,3	10,0
1920	12,7	6,5	8,0
1930	11,6	4,1	6,2
1938	11,8	4,6	6,7
1942	19,9	2,0	7,7
1947	11,1	6,9	7,8
1951	14,8	8,9	9,7
1952	16,2	9,8	10,7
1953	15,9	11,8	11,2
1954	17,7	11,8	11,9

¹ T. H. Burnham and G. V. Hoskins. Iron and Steel in Britain 1870—1930. London, 1943; British Iron and Steel Federation. Statistical Yearbook for 1953 London, 1954.

С восьмидесятих годов импорт железной руды в Великобританию резко увеличивается и в дальнейшем продолжает расти. Кроме Испании, поставщиками железной руды для британской черной металлургии становятся Швеция, Франция, страны Северной Африки, Ньюфаундленд, Бразилия и др. В последние годы к этим поставщикам прибавились Лабрадор, Венесуэла, Либерия. К разнице в транспортных издержках прибавляются другие моменты, способствующие росту импортного снабжения Англии железной рудой. Немалую роль в этом отношении играет различие в качестве руд: как было показано выше, основные запасы британских руд характеризуются невысоким содержанием железа — 22—33%, в среднем около 27%, тогда как импортируются руды с содержанием железа 45—65%. Применение такого высококачественного сырья сокращает потребление кокса и в целом удешевляет стоимость выплавки. Имеет значение и то обстоятельство, что в большинстве



Размещение черной металлургии

названных стран — поставщиков железной руды заработная плата на рудниках ниже, чем в Англии, что удешевляет стоимость руды. Перечисленные обстоятельства привлекли английский капитал в железорудную промышленность ряда других стран, что закрепило за последними положение поставщиков сырья для британской черной металлургии. Рост импорта руды сопровождался задержкой развития ее добычи в Великобритании.

Чтобы иметь правильное представление о соотношении количества импортируемого железа в руде и количества железа в руде, добываемой в Англии, нужно учитывать, что среднее содержание железа в импортируемой руде почти в два раза выше, чем в британской.

Подъем добычи железной руды в Великобритании (до 19,9 млн. т) относится ко времени второй мировой войны, когда из-за трудности морских перевозок резко сократился импорт руды (до 2 млн. т). В послевоенные годы новый подъем (до 17,7 млн. т) был связан в основном с осуществлением Англией программы вооружений.

География черной металлургии. Металлургические районы Британии можно разделить на три основные группы по источникам снабжения их сырьем: приморские районы, работающие на привозном сырье (импортных руде и ломе); внутренние районы, работающие на своей железной руде; внутренние районы, работающие на привозном сырье.

В группу *приморских районов, работающих на привозном сырье*, входят три главных металлургических района страны: Северо-восточный приморский район, Южный Уэльс и Средне-Шотландский район. Они вместе дают 47% выплавки чугуна и 55% выплавки стали в Британии (в 1954 г.). В эту же группу входят два второстепенных района металлургии — Ланкаширский и Северо-западный приморский.

Важнейшим в этой группе является Северо-восточный приморский район. За последние два десятилетия он постоянно занимал в британской металлургии в целом первое место. С 1939 по 1954 г. он стоит на втором месте по выплавке стали, после Южного Уэльса, но сохраняет первенство по выплавке чугуна. В районе имеется 101 сталеплавильная печь (в том числе 76 мартеновских и 18 электрических) и 34 доменные печи. Годовая продукция района в 1954 г. составляла 3,7 млн. т стали и 2,8 млн. т чугуна.

Первоначально металлургия в Северо-восточном приморском районе развилась на месторождении железной (фосфористой) руды у Кливлендских холмов (на крайнем северо-востоке Йоркшира) и на расположенном неподалеку от него крупном месторождении лучших коксующихся углей Дургамского бассейна. В настоящее время основным видом сырья здесь служит импортная руда (шведская, испанская): из потребляемых в год

4,8 млн. т железной руды (в 1954 г.) почти две трети приходится на импортную и более одной трети на отечественную руду (на местную кливлендскую и на привозную мидлендскую). Так как британская руда по содержанию железа значительно беднее импортируемой руды, последняя дает четыре пятых выплавляемого количества чугуна, а первая только одну пятую.

Северо-восток в свое время характеризовался преобладанием в нем выплавки чугуна над выплавкой стали (разница в пределах 100—150 тыс. т в год) и вывозом чугуна в другие районы и за границу. Вывоз этот и по настоящее время имеет место, хотя производство чугуна сейчас уступает выплавке стали. Не более трех четвертей производимого чугуна перерабатывается в сталь в пределах района. Около четверти выплавленного чугуна перевозится в Шеффилд, Южный Уэльс и Шотландию, где сталеплавильная промышленность ощущает сильный недостаток в чугуне.

В Северо-восточном районе сталеплавильные заводы используют в дополнение к чугуну металлический лом в меньшей степени, чем в других районах. Для Северо-востока характерно комбинирование доменного и сталеплавильного, а нередко и прокатного производства. Последнее специализировано здесь на тяжелом прокате — стальные плиты, рельсы и пр.

Существовавшие в этом районе небольшие предприятия (доменные или сталеплавильные) в настоящее время почти все ликвидированы. Благодаря этому средняя мощность ныне существующих заводов Северо-востока выше, чем средняя по всей стране в целом. В металлургии Северо-востока господствует монополистическая компания «Дормен Лонг энд Компани», которой принадлежит большая часть предприятий.

Металлургические предприятия Северо-востока сосредоточены в основном на берегах реки Тис, причем в той ее части, которая доступна для захода океанских судов. Линия их расположения проходит через Редкар, Мидлсбро и Стоктон с ответвлениями к северу до Уэст-Хартлпула и к югу до Скинингроуа. Особняком расположен большой завод в Консетте — в Западном Дургаме, у места добычи коксующегося угля.

Другим важным металлургическим районом в рассматриваемой группе является Южный Уэльс, стоящий впереди Северо-востока по выплавке стали (4,3 млн. т в 1954 г.) и на третьем месте по выплавке чугуна (1,9 млн. т). В районе имеется 129 сталеплавильных печей, в том числе 87 мартеңовских и 12 электропечей. Доменных печей здесь 10, из них 8 более крупных, с диаметром пода свыше 5 м.

Первоначальной базой металлургии в этом районе являлись его значительные лесные богатства и небольшие залежи руды. Ныне доменная металлургия здесь базируется на высококачественном коксующемся угле и в основном на импортной железной руде, к которой примешивается руда мидлендских ме-

сторождений. Из потребленных в Южном Уэльсе в 1953 г. 3,3 млн. т железной руды 2,2 млн. т приходится на импортную руду (с 55% содержания железа) и 1,1 млн. т на восточно-мидлендскую и восточноанглийскую руду (с 25—30% содержания железа). Так как для сталеплавильной промышленности района не хватает выплаваемого на месте чугуна, сюда привозятся (морем) большие количества чугуна с северо-западного побережья (Камберленд), с северо-восточного побережья (Дургам) и из стран континента (Германия, Франция, Бельгия), а иногда даже из США. Сталеплавильная промышленность потребляет также много лома. До 1937 г. две трети производимой в Южном Уэльсе стали выплавалось из лома и одна треть из чугуна. После постройки завода в Эббу-Вейл, значительно увеличившего выплавку чугуна в районе, потребление чугуна и лома почти уравнилось. Южный Уэльс остается крупнейшим в Англии внутренним рынком сбыта лома и, кроме того, ввозит некоторое количество лома из-за границы.

Имеющиеся в Южном Уэльсе доменные печи комбинируются со сталеплавильными заводами. Часть из них находится на побережье (у Кардиффа, Суонси и Порт-Толбота), часть — у северного края угольного бассейна, вблизи мест добычи коксующегося угля (например, Эббу-Вейл). Сталеплавильные же печи, многочисленные в районе, в подавляющем большинстве оторваны от доменного производства. Они сосредоточены преимущественно на побережье или вблизи него. Некоторые из них комбинируются с производством проката, которое в разных своих видах очень развито в Южном Уэльсе.

Наряду с тяжелым прокатом в районе Южного Уэльса производится листовое железо и белая жесть. Последняя является специфическим продуктом Южного Уэльса, где сосредоточено почти все производство белой жести в Британии. Это исторически объясняется тем, что южноуэльские заводчики использовали в прошлом добывавшееся неподалеку (в Корнуэлле) олово, необходимое для изготовления белой жести. Производство это сохраняется поныне, хотя корнуэллские оловянные залежи истощились и олово ввозится из-за границы.

Сталеплавильные заводы, находящиеся в западной части побережья — вокруг Суонси и Лланелли, — комбинируются с производством белой жести; находящиеся же в восточной части побережья — с производством листового железа, рельсов, проволоки и отчасти также с производством жести. Только заводы в Порт-Толботе и Кардиффе и новые заводы в Эббу-Вейле и Маргеме имеют полный металлургический цикл.

Третьим из группы приморских металлургических районов является район Средней Шотландии, годовая продукция которого составляет 2,2 млн. т стали и лишь 947 тыс. т чугуна (в 1954 г.).

Шотландия располагает 107 сталеплавильными печами (из них 65 мартеновских и 25 электрических). Доменных печей имеется здесь всего 18, притом мелких, из них 11—с диаметром пода до 3,5 м.

В первоначальном своем развитии шотландская металлургия располагала как собственной угольной базой, так и местными ресурсами железной руды. С истощением этих ресурсов Шотландия утратила прежнее значение одного из крупнейших производителей чугуна. Разрыв между выплавкой чугуна и стали непрерывно усиливается с 1913 г. Ныне доменное производство Шотландии работает в основном на импортной руде (1,1 млн. т в 1954 г.), а сталеплавильное — преимущественно на гематитовом чугуне, привозимом из Камберленда и с Северо-востока, на импортном основном чугуне и на ломе. Последний доставляется местными судостроительными верфями и импортируется из-за границы. Удельный вес лома в потребляемом сырье в Шотландии значительно выше, чем в других металлургических районах Британии, кроме Шеффилда.

Шотландская металлургия отличается технической отсталостью и слабым производственным комбинированием. Некоторые домны дают только литейный и кузнечный чугун. Домны, производящие передельный чугун, не связаны ни территориально, ни организационно со сталеплавильными заводами. Они находятся большей частью в некотором отдалении от берега, что удорожает доставку к ним импортируемой по морю руды. За время с 1937 по 1951 г. в этом районе было ликвидировано 10 старых доменных печей.

Главными потребителями шотландской стали являются судостроительные верфи, в большом количестве расположенные по берегам Клайда, и заводы тяжелого машиностроения на Средне-Шотландской низменности. В Шотландии очень развито производство проката листовой стали, а также стальных труб. Район этот занимает второе место в Британии по производству стальных сплавов.

Наряду с рассмотренными тремя главными приморскими металлургическими районами имеется, как было уже отмечено, два второстепенных — Ланкаширский и Северо-западный приморский.

Статистика объединяет металлургию Ланкашира (у Манчестерского морского канала) с металлургией Северо-восточного Уэльса. Это — район выплавки стали, достигающей в год 1,6 млн. т (в 1954 г.). Сырьем служит здесь в основном железный лом, собираемый со всего Ланкаширского промышленного района. Здесь же находит сбыт значительная часть выплавляемой стали в виде легкого проката, проволоки, колес и колесных осей. Доменное производство здесь незначительно — 0,7 млн. т чугуна в год.

Северо-западный приморский металлургический район, к которому металлургическая статистика относит Фёрнесс и Камберленд, выплавляет в год 300—400 тыс. т стали и свыше 900 тыс. т чугуна (в 1953—1954 гг.). В районе имеется 11 доменных печей и 16 сталеплавильных. Металлургия района развилась на местном камберлендском месторождении гематитовой железной руды с высоким содержанием железа (51%) и на местных залежах коксующегося угля. В настоящее время ввиду истощения камберлендских руд металлургия района перешла в основном на импортную руду. В 1953 г. район этот потребил 868 тыс. т импортной руды и только 223 тыс. т местной. Северо-запад является одним из застойных металлургических районов. Выплавка как чугуна, так и стали находится там в настоящее время на уровне 1913 г.

Сталеплавильная промышленность представлена выплавкой кислой стали на базе производимого в районе гематитового чугуна. Прокатное производство здесь специализировано на изготовлении рельсов, для которых кислая сталь считается наиболее подходящей. Часть производимого гематитового чугуна перевозится в другие районы. Главные центры района — Уэркингтон, где имеется завод с кислым бессемеровским производством, и Барроу, где находятся мартеновские печи как с кислым, так и с основным производством.

Перейдем к рассмотрению группы *районов, работающих на своей железной руде*. На заре британской металлургии все внутренние (т. е. неприморские) ее районы образовывались в непосредственной близости от железорудных месторождений. К настоящему времени из-за истощения последних сохранились три внутренних района металлургии с местными ресурсами железной руды — Линкольнширский, Нортгемптонширский и Дербш-Йоркширский.

Линкольнширская металлургия возникла лишь в шестидесятых годах XIX столетия. Она базируется на значительных запасах железной руды невысокого качества (с 22% железа), залегающей в северной части графства у Скаторпа и Фродингема, и на залежах коксующегося угля в Йоркшире, в 25—60 км к западу от этих пунктов. Северолинкольнширская руда содержит примесь марганца, что улучшает условия производства стали. Наличие в руде большого количества извести требует использования этой руды в смеси с кремнистой рудой. Последняя залегает в южной части Линкольншира и в Нортгемптоншире, откуда подвозится к заводам Северного Линкольншира. Возникнув во второй половине прошлого века, металлургия Линкольншира медленно развивалась до первой мировой войны. Лишь с того времени, когда дало себя почувствовать истощение ряда британских железорудных месторождений и обозначился упадок выплавки чугуна в некоторых районах, металлургия Линкольншира усиливает свой рост. В настоящее

время ее продукция составляет 1,6 млн. т чугуна и 1,9 млн. т стали. В районе имеется 13 доменных печей и 27 сталеплавильных, в основном мартеновских (основных).

Из потребленной доменным производством Северного Линкольншира в 1953 г. руды в количестве 2,8 млн. т местная руда составила 60%, а руда из Южного Линкольншира и Нортгемптоншира, примешивание которой вызывается технологическими причинами, — 39%. Ввиду бедности местной руды железом она подвергается предварительному обогащению. Использование импортной руды (ввозимой через порт Грейт-Гримсби, который отстоит от района на 40 км) здесь крайне незначительно — всего 1%.

Из выплавляемых в районе 1,6 млн. т чугуна 1,3 млн. т переплавляется в сталь на месте, а 300 тыс. т перевозится в другие районы (в Шотландию, Йоркшир, Ланкашир и др.), не обеспеченные собственным производством чугуна. Потребность линкольнширской стальной промышленности в сырье удовлетворяется местным чугуном на две трети и ломом на одну треть.

Особенность положения линкольнширской металлургии состоит в отсутствии в районе развитого машиностроения, которое являлось бы потребителем производимой здесь стали. Последняя перевозится преимущественно в другие районы в виде стальных плит, балок, мостовых ферм и строительных конструкций. Главные центры металлургии Линкольншира — Фродингем и Сканторп.

Нортгемптонширский металлургический район вырос на крупном Нортгемптонском железорудном месторождении, простирающемся от г. Нортгемптона к северу и продолжающемся в Ратленде и в Южном Линкольншире. Руда здесь содержит несколько больше железа, чем в Северном Линкольншире, — 25—33%, но она является фосфористой и кремнистой, что обуславливает применение бессемеровского способа выплавки стали. Значительная часть месторождения характеризуется обнажением рудоносных пластов, значительно удешевляющим добычу. Эта сырьевая база металлургии дополняется расположенными недалеко железорудными месторождениями в Лестершире.

Нортгемптоншир, подобно Северному Линкольнширу, не обеспечен местным коксующимся углем. Последний доставляется сюда из Западного Йоркшира и Южного Уэльса.

Нортгемптонширская металлургия, разместившаяся по всей территории, где залегают железные руды, представляет собой в основном доменную металлургию. Она специализирована преимущественно на производстве литейного и кузнечного чугуна, который поставляется в соседние районы Юго-восточной Англии и Стаффордшира для многочисленных металлообрабатывающих и машиностроительных заводов. Главные центры

выплавки чугуна в районе — Корби, Кеттеринг, Уэллингборо в Нортгемптоншире, Мелтон-Моубрей в Лестершире. В Корби в 1934 г. был построен (компанией «Стюардс энд Ллойдс») большой металлургический комбинат, состоящий из коксовых, доменных, сталеплавильных (бессемеровских) и прокатных предприятий и трубопрокатного завода.

Годовая продукция металлургии района Нортгемптоншира 2,2 млн. т чугуна и 0,9 млн. т стали (в 1954 г.). Он занимает среди британских металлургических районов второе место по выплавке чугуна после Северо-восточного побережья, ненамного уступая последнему в количественном отношении, но коренным образом отличаясь от него, как было отмечено, преобладанием литейного и кузнечного чугуна вместо передельного.

Дерби - Йоркширский металлургический район развился некогда на базе месторождений высококачественного угля, сочетавшихся с залежами глинистого железняка в пластах угленосной свиты. Эти угольные ресурсы и часть рудных сохранились и питают собой современную металлургию района, сосредоточенную в трех местах: у Честерфилда (на востоке Дербишира), где выплавляют чугун и сталь и производят водопроводные и газовые трубы для других районов; у Илкестона (на юге Дербишира), где выделяется производство литейного чугуна и литья, а также железных труб, и у Ротерема (в Йоркшире, близ Шеффилда, выделяемого в самостоятельный район), где наряду с выплавкой чугуна и стали широко производится чугунное литье (печи, камины, решетки).

Недавно еще существовавший четвертый центр металлургии этого района, группировавшийся вокруг Лидса и Бадфорда в Западном Йоркшире, за последнее десятилетие настолько деградировал, что даже не может практически приниматься во внимание.

Третью группу образуют *два металлургических района, расположенных вдали от морского побережья и работающих на привозном сырье*, — Шеффилд и Западный Мидленд.

Шеффилд, расположенный в Йоркшире, в угольном бассейне, является крупным центром производства стали. В Шеффилде и его окрестностях имеются 183 сталеплавильные печи. Годовая выплавка стали составляет здесь 2,5 млн. т (в 1954 г.). Однако значение района определяется не только и даже не столько количеством выплавляемой стали: Шеффилд — главный центр производства качественной стали. Из имеющихся во всей Англии 224 электрических сталеплавильных печей 110, т. е. почти половина, находятся в Шеффилде, давая более половины выплавки электростали в стране. Шеффилд производит также большую часть британской продукции стальных сплавов, в частности нержавеющей хромоникелевой

стали, получившей широкое применение в машиностроении и военной промышленности, броневой и бронебойной стали и пр. Он производит качественные стальные поковки для коленчатых валов и осей, тяжелый стальной прокат, холодный прокат и пр. Рост английской военной промышленности за последние два десятилетия обеспечивает заказами шеффилдскую металлургию и придает ей особо важное значение. На этом фоне прежняя основная специализация Шеффилда — производство мелких стальных изделий, в особенности ножей, бритв, ножиц и т. п., хотя и продолжает существовать, но играет в его экономике второстепенную роль.

Начало развития металлургии в Шеффилде относится к средним векам. Сперва она базировалась на имевшихся в этом районе залежах железной руды и лесных ресурсах для выжига древесного угля. С XVI в. эмигрировавшие из Фландрии вследствие войн и религиозных преследований искусные мастера создали в Шеффилде производство ножевых изделий. Способствовало этому наличие в районе залежей песчаника каменноугольного периода, дававшего прекрасный точильный камень. Так как местные руды не обеспечивали хорошее качество ножевого товара, сюда стали импортировать для производства первоклассных изделий полуфабрикат — чистое полосовое железо из Испании и Средней Швеции. Сосредоточение здесь квалифицированной рабочей силы, поколениями связанной с металлургией и металлообработкой, развитие процесса цементации железа, использующего в качестве сырья ковкое железо, послужили базой к созданию в Шеффилде в XIX в. сталеплавильной промышленности. Нужно отметить, что установление бессемеровского конвертора в 1853 г. имело место именно здесь. Это изобретение, сыгравшее большую роль в развитии черной металлургии, дало значительное преимущество шеффилдской металлургии, впервые реализовавшей его.

Современная металлургия Шеффилда характеризуется ничтожной выплавкой чугуна — около 180 тыс. т в год при наличии двух доменных печей. В выплавке стали чугун как сырье играет в районе небольшую роль; так, в 1949—1953 гг. сталеплавильная промышленность Шеффилда ежегодно потребляла 1,8 млн. т лома и лишь 500—600 тыс. т чугуна. Удельный вес лома в шихте достигает здесь 79%. Поставщиками лома являются соседние промышленные районы. Недостающий чугун привозится как из других районов Англии, так и из-за границы.

Металлургический район Западного Мидленда включает в себя предприятия, расположенные в основном в графствах Стаффордшир и Уорикшир, а также Шропшир и Вустершир. Этот район занимает последнее место в Британии как по выплавке чугуна, так и по производству стали. Годовая

продукция его составляет 0,5 млн. т чугуна и около 1 млн. т стали (в 1953 г.). Удельный вес района в металлургической продукции всей страны составляет лишь 5—6%. Между тем в XIX в. графства Западного Мидленда были ведущими металлургическими районами.

Возникновение металлургии в районе относится еще к периоду древесноугольного производства, но расцвет его относится к первой половине XIX в., когда началось использование углистых железняков в Южном, а затем и в Северном Стаффордшире и Шропшире. Огромное экономическое преимущество сочетания в одной горной породе железа и угля стимулировало развитие металлургии и чугуна в этих двух графствах и позволило им занять господствующее место в этой отрасли: они давали до 40% общebritанской выплавки. В восточной части района — в Вустершире и Уорикшире, в особенности вокруг Бирмингема, было развито производство поковок и проката. Весь этот район, отличаясь от примыкавшего к нему с юга и запада сельскохозяйственного района своей резко выраженной угольно-металлургической специализацией, получил в то время название «Черного района», «Черной страны».

В настоящее время ископаемые ресурсы района очень истощились. Иссякли запасы углистого железняка. Район почти не добывает больше руды и дает мало угля. В связи с этим резко сократилось металлургическое производство. В районе имеется всего 12 доменных печей (небольшой мощности), тогда как сто лет назад в одном только Стаффордшире их насчитывалось около 200. Используется руда из Нортгемптоншира.

С упадком доменного производства усилилась специализация района по выплавке стали. Здесь имеется 45 сталеплавильных печей (из них 22 мартеновских и 8 электрических). Они работают отчасти на местном чугуне и в значительной части на ломе. Развита здесь прокатка стали, в частности перепрокатка (отделка продуктов, полупрокатанных в других районах). Район производит также чугунное литье и кованые изделия из кузнечного чугуна.

Металлургия Западного Мидленда сосредоточена на границе Уорикшира и Стаффордшира; главный центр ее — Бирмингем; ряд меньших центров в его окружении — Вулвергемптон, Уолсолл, Уэднесбери, Билстон, Дадли — относится к Стаффордширу.

ЦВЕТНАЯ МЕТАЛЛУРГИЯ

В прошлом, когда основные ресурсы цветных металлов капиталистического мира, сосредоточенные во внеевропейских странах, не были разведаны и когда цветные металлы имели сравнительно малое применение, Англия была одним из крупнейших в мире районов развития цветной металлургии. До

середины XIX в. она являлась монополистом по добыче и выплавке олова и занимала первое место в мире по добыче меди и второе, после Испании, по добыче свинца. Во второй половине XIX в. и в XX в. английский капитал начал разрабатывать богатые рудные залежи ряда колониальных и зависимых стран, используя дешевый труд их жителей. Получаемая при этом высокая прибыль вызвала поток английских капиталовложений в добычу цветных металлов за границей и резкое сокращение разработки весьма истощенных рудных месторождений в Великобритании. Однако выплавка цветных металлов в Великобритании сохранилась и даже расширилась, перейдя в основном на переработку импортных руд и концентратов. В XX в. Великобритания утратила ведущее положение в мировой цветной металлургии. Вместе с тем большой рост машиностроения и электротехнической промышленности вызывает усиленное потребление в Великобритании цветных металлов.

В силу этих особенностей развития для современной британской цветной металлургии характерны следующие общие черты:

а) заметное снижение удельного веса Великобритании в выплавке цветных металлов (кроме олова) в капиталистическом мире;

б) базирование британской цветной металлургии преимущественно на импортном сырье и полуфабрикатах (конcentратах руды, неочищенном металле), при незначительной добыче руды в самой Великобритании;

в) покрытие продукцией британской цветной металлургии лишь части внутренней потребности в цветных металлах и необходимость импорта последних (за исключением олова).

В британской цветной металлургии имеются монополистические компании международного значения, владеющие рудниками и заводами в других странах. Участвуя в ряде крупнейших мировых предприятий цветной металлургии, английский капитал играет большую роль в международной торговле цветными металлами. В Лондоне имеется специальная биржа цветных металлов, которая до тридцатых годов играла большую роль в определении цен мирового рынка этих металлов и сейчас продолжает оказывать на эти цены влияние. В Англии действует крупный концерн по торговле цветными металлами — «Амалгамейтед Метал Корпорейшн».

География цветной металлургии Великобритании характеризуется расположением большинства заводов близ портов, через которые импортируется сырье, — близ Ливерпуля, Манчестера, Бристоля, портов Южного Уэльса, Лондона, Глазго. Часть заводов находится во внутренних районах страны, в центрах машиностроения, являющегося основным потребителем цветных металлов.

Перейдем к рассмотрению цветной металлургии по ее отраслям.

Медь. Выплавка меди базировалась в XIX в. на меднорудных залежах Корнуэлла (у городов Сент-Джаст, Камборн, Редрут, Сент-Остелл, Тависток) и острова Англси, а также на второстепенных месторождениях в Северном Уэльсе, Стаффордшире и Озерном районе. Ныне с истощением этих залежей добыча медной руды в Великобритании не производится. Современная британская медная металлургия выплавляет незначительное количество черновой меди (4—7 тыс. т в год) из импортируемых концентратов руды, главным же образом она занимается рафинированием импортируемой в чушках черновой меди, или штейна, производя второй обжиг, вторичную плавку и завершающую электролитическую очистку. Среднегодовая британская продукция рафинированной меди в 1951—1954 гг. составляла 212 тыс. т (9—10% всей выплавки в капиталистическом мире).

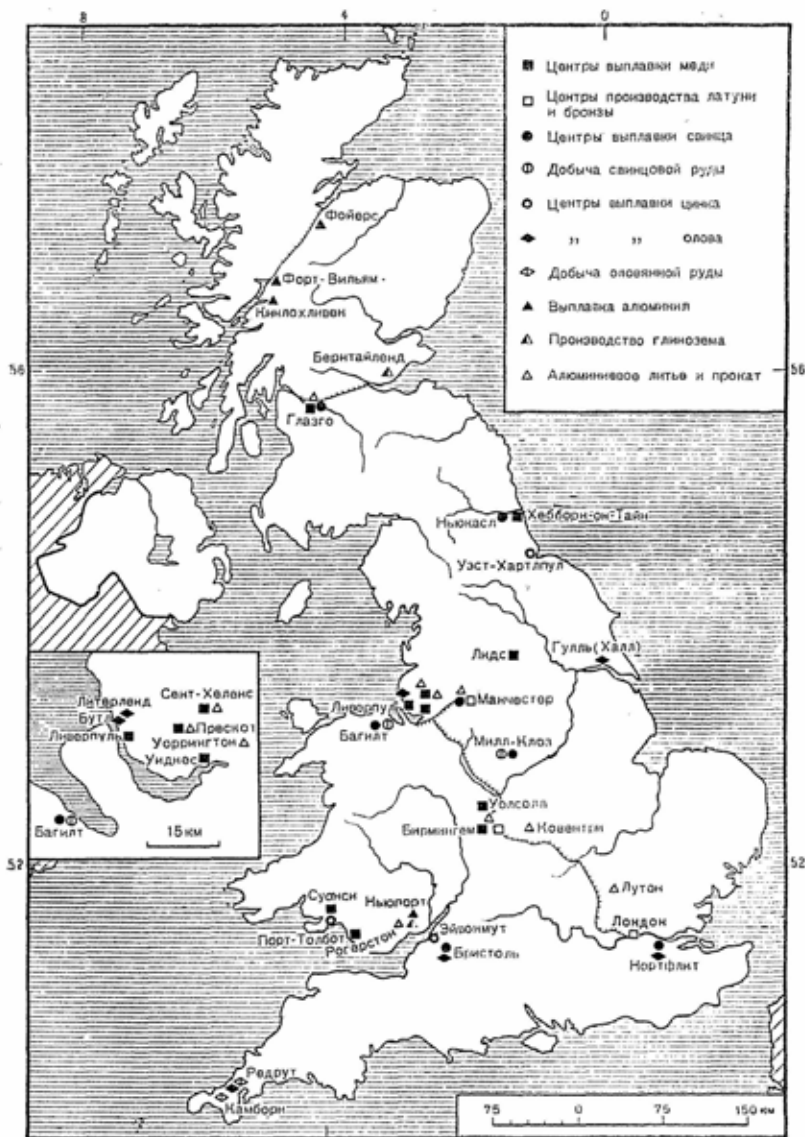
Основными потребителями меди в Англии являются электротехническая и военная промышленность, а также автомобильная и тракторная. Около 30% потребляемой меди идет на провода и кабели, 25% — на листовую медь, 10% — на медные трубы для котлов. Медь используется также для производства ее сплавов с цинком, свинцом и другими металлами (латунь, бронза). Годовое потребление меди в стране колеблется от 500 до 700 тыс. т. Таким образом, выплавка меди в Великобритании удовлетворяет 30—40% потребностей страны. Недостающая очищенная медь, так же как и черновая, импортируется в основном из Северной Родезии, Канады, Чили, США и Бельгии.

Медная промышленность находится в руках нескольких компаний: «Рио-Тинто» (кроме предприятий в Великобритании, владеет рудниками и заводами в Испании, Родезии и Восточной Африке), «Бритиш Коппер Рифайнерс», «Томас Болтон» и др.

Основным районом выплавки и прокатки меди является Южный Ланкашир, через порты которого — Ливерпуль и Манчестер — проходит больше половины всего британского импорта меди. Здесь же находятся кабельные и другие электротехнические заводы, потребляющие медь. Центры медной металлургии в этом районе — Уиднес, Сент-Хеленс, Прескот и Ливерпуль.

Другие центры медной металлургии также находятся в прибрежных районах: в Южном Уэльсе (Суонси, Порт-Толбот), в Северной Англии (Хебборн-он-Тайн), в Шотландии (Глазго). Внутри страны медные заводы имеются в районах производства машин и металлоизделий в Бирмингеме, Уолсолле и Лидсе.

Изготовление медных сплавов — латуни и бронзы — сосре-



Размещение цветной металлургии и добыча руд цветных металлов

доточено в Лондоне (втором после Ливерпуля порте по ввозу меди), Манчестере, Бирмингеме и других городах.

Свинец и цинк. Эти металлы залегают в Великобритании в виде многочисленных, но маломощных рудных жил в песчаниках, сланцах и туфах, а также в карбонowych известняках.

Содержание металла в руде (с преобладанием свинца над цинком и нередко с примесью серебра и других металлов) обычно 8—10%. Большинство месторождений выработано до глубины 500—700 м и более и заброшено. В настоящее время практическое значение имеют два свинцово-цинковых месторождения: Милл-Клос близ Матлока, в Дербишире, и Халкин близ Багилта, во Флинтшире (Северо-восточный Уэльс). В них руда залегает в карбонowych известняках.

Добыча свинца в руде и первичная выплавка его в Великобритании составляют 2—4 тыс. т в год, или около 1% его потребления. В основном свинцовая промышленность переплавляет импортные свинцовые чушки и скрап в количестве 75 тыс. т в год, в то время как в среднем за 1951—1954 гг. годовое потребление свинца (для производства кабеля, проката, автомобильных аккумуляторов, ружейных пуль и дроби, типографского шрифта и т. д.) составляло 300 тыс. т. Свинцовые чушки и рафинированный свинец Англия ввозит преимущественно из Австралии и Канады, мощные рудники и свинцовоплавильные заводы которых находятся под контролем английского концерна «Амалгамейтед Метал Корпорейшн».

Важнейшие заводы по выплавке свинца расположены близ портов, ввозящих свинцовые полуфабрикаты. Завод «Бритен Лэд Компани» находится в Нортфлите в низовьях Темзы, в 35 км от Лондона. Другими центрами выплавки и обработки свинца являются порты Ньюкасл, Манчестер, Бристоль и Глазго. Два завода расположены близ английских свинцовых рудников в Милл-Клос (Дербишир) и Багилте (Флинтшир).

Добыча цинка в Великобритании еще меньше добычи свинца, и цинковая металлургия также зависит от импортного сырья. Однако в отличие от свинцовой промышленности, работающей на полуфабрикатах, она производит значительное количество первичного цинка из австралийских руд и концентратов — 72 тыс. т в год в среднем за 1951—1954 гг. Она переплавляет также скрап и чушки. Годовое потребление цинка в Англии (в основном для изготовления латуни и оцинкованного железа) колеблется в пределах 260—320 тыс. т. Большая часть этого потребления покрывается импортом первичного и вторичного цинка из Канады, Бельгии и Австралии. Почти вся цинковая промышленность Великобритании монополизирована концерном «Империял Сметтинг», имеющим ряд дочерних компаний.

Основным центром производства первичного цинка (из руд и концентратов) является Суонси, меньшими центрами — Эйвонмут (у Бристоля) и Уэст-Хартлпул (в Тайнсайде). Цинкообработывающие заводы, в частности производящие оцинкованное железо для крыш, цистерн, посуды и пр., имеются также в районе Бирмингема, в Ливерпуле, Лондоне и Глазго, т. е. в районах наибольшего спроса на эту продукцию.

Олово. Добыча олова в Англии производилась с древних времен. Как уже отмечалось, в первой половине XIX в. Англия была монополистом по добыче и выплавке этого металла. В шестидесятых годах она еще давала 35% мировой добычи олова. Месторождения олова находятся в основном в Корнуэлле и в меньшей степени в Девоне. Жилы оловянной руды мощностью от 30 см до 2 м проходят в осадочных породах и в гранитах на значительной глубине. Верхние месторождения уже выработаны, и теперь добыча олова возможна лишь на глубине 600—1 000 м. Среднее содержание олова в руде 0,6—1,2%. Добыча ведется в Корнуэлле, у городов Камборн и Редрут, в ничтожных размерах — 1,5—2 тыс. т олова в руде в год.

Несмотря на истощение отечественной сырьевой базы, английские оловянные компании, завладев крупнейшими залежами олова в колониях и других странах, продолжают играть крупную роль в оловянной промышленности капиталистического мира. Трест «Консолидейтед Тин Смелтерс Компани», образовавшийся в 1929 г. путем слияния четырех компаний, обладает 75% мощности английских оловянных заводов и половиной мощности оловянной металлургии капиталистического мира. Одна из господствующих в тресте финансовых групп — Хаусона (связанная также с трансваальской золотопромышленностью) — владеет полусотней оловодобывающих предприятий в Малайе, Нигерии и Таиланде. Конкурентом названного треста является компания «Стрейтс Трейдинг», владеющая рудниками и заводами в Малайе и действующая в Англии через свою дочернюю фирму «Бритиш Тин Смелтинг».

Ежегодная выплавка олова в Великобритании составляет 30 тыс. т (в среднем за 1950—1954 гг.), т. е. 17% выплавки его в капиталистическом мире. Сырье в виде руд и концентратов поступает из Боливии и Нигерии, а в виде неочищенного металла также из Малайи. Эта отрасль цветной металлургии Великобритании отличается от других ее отраслей не только высоким удельным весом в продукции капиталистического мира, но и балансом производства и потребления. Тогда как по другим цветным металлам Англия покрывает большую часть своей потребности импортом, выплавка олова в Англии превышает потребление на 35—40%, давая избыток для экспорта. В британском потреблении олова главная роль принадлежит развитому в Южном Уэльсе производству белой жести, поглощающему до 60% всего потребляемого олова. Остальное олово идет на изготовление латуни, бронзы, других сплавов и пр.

Главным центром оловянной промышленности являются окрестности Ливерпуля — Бутл и Литерленд, заводы которых по своей общей потенциальной мощности значительно превышают всю фактическую годовую выплавку олова в Англии. Причина недоиспользования мощности заводов связана с международ-

ным соглашением монополий об ограничении выплавки олова в целях удержания его цены на высоком уровне. Значительными центрами выплавки олова являются Нортфлит, близ Лондона, и Редрут в Корнуэлле, перерабатывающий местные руды. Мелкие оловянные заводы имеются в Бристоле и Гулле.

Алюминий. Алюминиевая промышленность — молодая отрасль цветной металлургии, развившаяся лишь в XX в., после того как получил широкое применение запатентованный в 1886 г. новый способ получения алюминия путем электролизной обработки глинозема. В 1894 г. образовалась Британская алюминиевая компания, монополизировавшая электролизное производство алюминия в Англии. Сильный толчок развитию этого производства дало возникновение авиационной промышленности, ставшей крупнейшим потребителем алюминия: в настоящее время от 50 до 80% веса каждого самолета приходится на составные части из алюминия и его сплавов. Большое применение получил алюминий и в автостроении, транспортном машиностроении, судостроении, электротехнической промышленности, строительном деле, т. е. в ряде отраслей, сильно развитых в Англии.

Характерной чертой производства алюминия, оказавшей влияние на его географическое размещение по странам и внутри отдельных стран, является потребление алюминиевыми заводами огромного количества электроэнергии. Для производства 1 т алюминия нужно в среднем 19—25 тыс. квт·ч электроэнергии, 4 т бокситов и около 3 т других материалов (электродов, криолита, или плавикового шпата, и пр.). Так как затраты на электроэнергию при выплавке алюминия значительно выше расходов по транспортировке сырья, размещение алюминиевых заводов в капиталистическом мире зависит от размещения электростанций и от стоимости вырабатываемого электричества. В Великобритании, где длительное господство в энергетическом хозяйстве углепромышленников и компаний тепловых электростанций препятствовало строительству гидроэлектростанций, цена электроэнергии всегда была высокой, и в настоящее время она выше, чем в странах с широким использованием гидроресурсов. Это тормозило развитие британской алюминиевой промышленности. Господствующая в ней компания сочла выгодным строить алюминиевые заводы в Норвегии, где электроэнергия в 3—4 раза дешевле, чем в Англии. В связи с этим удельный вес Великобритании в выплавке первичного алюминия в капиталистическом мире незначителен. С 1929 по 1939 г. британская годовая продукция первичного алюминия увеличилась с 8 до 25 тыс. т, составив в 1939 г. около 4% выплавки капиталистического мира. В 1954 г. она достигла 32 тыс. т, но в то же время доля ее в выплавке капиталистического мира сократилась до 1,5%.

Сырье для британской алюминиевой промышленности — бокситы и глинозем — ввозится из Франции и Западной Африки. Бокситы Северной Ирландии оказались невысокого качества: в них недостаточно окиси алюминия и много кремнезема. Британская алюминиевая промышленность отказалась от их использования.

Кроме первичного, в Великобритании выплавляют много вторичного алюминия (из лома) — 81—85 тыс. т в 1951—1954 гг. Собственной выплавкой первичного и вторичного алюминия (свыше 110 тыс. т в год) покрывается около трети потребления его в Великобритании. В среднем около 200 тыс. т алюминия ежегодно привозится из Канады, отчасти из Норвегии и других стран. В связи с дефицитностью этого металла на торговлю им в Англии в 1939 г. была установлена государственная монополия, и лишь с середины 1953 г. восстановлена частная торговля алюминием.

Заводы по выплавке алюминия размещаются в горной части Шотландии, где находятся крупнейшие гидростанции страны, — в Форт-Вильяме, Фойерсе (графство Инвернесс) и Кинлохливене (графство Аргайл). В годы второй мировой войны построен алюминиевый завод в Ньюпорте (Южный Уэльс). Глинозем производится на двух заводах, расположенных в приморских районах (для удешевления доставки бокситов): в Бертайленде, на востоке Шотландии, у залива Фёрт-оф-Форт, и в Ньюпорте, у Бристольского залива.

К алюминиевой промышленности относятся и предприятия по обработке алюминия. Крупнейший завод алюминиевого проката, построенный в 1950 г., находится близ Ньюпорта — в Рогерстоне, другие прокатные заводы расположены в Юго-западном Ланкашире, близ Ливерпуля, — в Уоррингтоне, Сент-Хеленсе, Прескоте. Алюминиевое литье производится вокруг центров автомобиле- и авиастроения — Бирмингема, Ковентри, Манчестера, Лутона, Глазго, алюминиевая посуда — в центре разнообразной металлообработки Бирмингеме.

ХИМИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Общая характеристика. Относящаяся к числу новых отраслей британской промышленности группа химических производств насчитывала в 1950 г., по данным промышленной переписи, 2844 предприятия с 440 тыс. рабочих и служащих. Согласно текущей статистике, в 1955 г. число занятых в химической промышленности лиц увеличилось до 513 тыс. Удельный вес этой отрасли во всем промышленном производстве страны невелик: по числу занятых лиц — 5% (в 1955 г.), по стоимости продукции — 8%. Однако эти цифровые показатели не выражают всего значения химической отрасли в настоящее время.

Она теснейшим образом связана со многими производствами, которые зависят от применения химических продуктов: в некоторых производствах химикалии служат средством обработки сырья или полуфабриката, в других они сами являются сырьем, третьим они открывают возможность утилизировать отходы производства.

Химическая промышленность связана с сельским хозяйством, снабжая его искусственными удобрениями, средствами для протравливания семян и для борьбы с вредителями растений и пр. Химическая промышленность обслуживает и нужды здравоохранения, изготавливая фармацевтические средства. После второй мировой войны непрерывно усиливается экспортное значение химической отрасли.

Одна из ветвей химической промышленности — производство химикалий, необходимых для белины текстильных изделий, — существовала в Англии еще в первой половине XIX в. Однако широкое и всестороннее развитие химической промышленности в Англии произошло главным образом после первой мировой войны, т. е. позднее, чем в Германии и США.

Столь позднее развитие британской химической промышленности обусловило, с одной стороны, ее сильную концентрацию и монополизацию в руках немногих компаний, а с другой, — неизбежность для нее конкурентной борьбы с германскими и американскими химическими трестами.

Господствующую роль в британской химической промышленности играет Имперский химический трест («Империл Кемикл Индастрис»), образовавшийся в 1926 г. путем слияния четырех крупных компаний — «Бруннер Монд энд К^о», «Юнайтед Алкали К^о», «Бритиш Дайстафс Корпорейшн» и «Нобель Индастрис». Основные сведения об Имперском химическом тресте как одной из крупнейших британских монополий приведены в общей характеристике хозяйства (глава третья).

Химическая промышленность имеет довольно сложную структуру, охватывая около двухсот производств, связанных между собой взаимными поставками сырья и реактивов. Из них выделяется по своему значению несколько наиболее крупных групп: основная химическая промышленность, производство фармацевтических средств, парфюмерии и мыла, изготовление красящих веществ, красок и лаков, производство взрывчатых веществ, производство удобрений и средств против вредителей растений.

Основная химическая промышленность настолько тесно связана с производством взрывчатых веществ и удобрений, что их трудно рассматривать порознь. Эти отрасли составляют тяжелую химическую промышленность.

К химическим отраслям причисляют также нефтепереработку, производство кокса и газа, а также атомную промышленность, которые соответственно их роли в хозяйстве пра-

вильнее рассматривать как отрасли энергетической промышленности. В английской литературе нередко относят к химической промышленности выплавку цветных металлов, производство искусственного волокна, стекольную промышленность. Мы относим эти отрасли соответственно к цветной металлургии, к текстильной промышленности и к стекольно-керамической. Соотношение отраслей химической промышленности показано в следующей таблице.

Структура химической промышленности Великобритании
(по данным переписи 1950 г.)¹

Производства	Число предприятий	Число рабочих и служащих (в тыс.)	Годовая валовая продукция (в млн. ф. ст.)
Основных химических продуктов .	530	111,7	247,7
Продуктов коксования и перегонки угля	164	24,5	101,9
Химических удобрений, дезинфекционных средств и пр.	180	16,7	38,6
Взрывчатых веществ	53	24,8	19,5
Красителей, красок, лаков, поли- туры, чернил, клея, мастики . .	597	72,1	166,1
Мыла, глицерина, свечей	142	23,5	76,3
Фармацевтических средств	45	13,5	29,3
Спичек	38	4,5	12,0
Смазочных масел	174	12,3	40,2
Резины и резиновых изделий . .	325	93,1	155,6
Пластических масс	471	35,9	28,6
Кино- и фотопленок	125	7,8	11,7
Всего	2844	440,4	927,5

¹ Report on the Census of Production for 1950, London, 1953.

Основная химическая промышленность. Важнейшее из основных химических производств — сернокислотное, значение которого для всей химической промышленности можно сравнить со значением выплавки чугуна для металлургии и металлообработки. Развитие в Великобритании за последние 20—25 лет различных химических производств вызвало большой рост сернокислотной промышленности: в 1937—1939 гг. в Англии производилось в среднем 1 млн. т серной кислоты в год, а в 1954 г. продукция ее достигла 2,1 млн. т (100% H_2SO_4). Общая производственная мощность британских сернокислотных заводов составила к началу 1955 г. 2,4 млн. т¹. Две трети этой мощности приходится на заводы, используя-

¹ В эти цифры, заимствованные из сообщения Национальной ассоциации фирм—производителей серной кислоты, не входят данные о продукции и мощности правительственных сернокислотных заводов.

щие более совершенный контактный способ, который дает концентрированную серную кислоту — «олеум». Одна треть британских заводов вырабатывает серную кислоту более старыми способами — камерным и башенным, — дающими продукцию слабой концентрации.

Основным сырьем для сернокислотной промышленности в 1937—1939 гг. служили пириты (серные колчеданы), добываемые в контролируемых английским капиталом рудниках Испании, Норвегии и Кипра. Лишь $\frac{1}{5}$ производившегося тогда количества серной кислоты получалась из самородной серы, ввозившейся в основном из США. Произошедший со времени второй мировой войны рост сернокислотного производства сопровождался изменением структуры его сырьевой базы: в 1950 г. 60% произведенной в Англии серной кислоты было получено из самородной серы, ввезенной из США, 15% из пиритов, 13% из газов, образующихся при коксовании угля и при переработке нефти, 7% из цинковых концентратов и лишь 5% из ангидрида, крупные ресурсы которого имеются в Северной Англии, у устья Тиса (Дургам). Сильная зависимость от американской серы дала себя остро почувствовать в 1951—1952 гг., когда в США были установлены ограничения экспорта серы: недостаток серы грозил приостановить работу сернокислотных заводов и тем самым всей химической промышленности и вызвал сильное вздорожание другого вида сырья — пиритов. Это показало необходимость для британского сернокислотного производства опираться на иную сырьевую базу, и в 1951—1952 гг. началось строительство новых сернокислотных заводов, работающих на пиритах, ангидриде, отходах нефтепереработки и пр. Одиннадцать крупнейших потребителей серной кислоты под влиянием трудностей со снабжением серой, имевших место в 1951 г., организовали Объединенную сернокислотную корпорацию («Юнайтед салферик эсид корпорейшн»), построившую завод мощностью в 150 тыс. т серной кислоты, получаемой из ангидрида. Имперский химический трест увеличил мощность своего сернокислотного завода, работающего на ангидриде, с 73 тыс. т до 180 тыс. т. Новые заводы строятся и другими фирмами.

Строя эти заводы, химические монополии потребовали от правительства специальных протекционистских мероприятий, ссылаясь на то, что серная кислота, получаемая из ангидрида, обходится дороже, чем получаемая из самородной серы. Они указывали, что капитальные затраты на постройку завода серной кислоты, работающего на ангидриде, почти в четыре раза выше, чем на постройку такого же завода, работающего на самородной сере. В английской экономической прессе приводились следующие расчеты себестоимости производства серной кислоты из сырья различных видов.

Себестоимость производства 1 т серной кислоты из различного сырья
(в ф. ст.)¹

	Виды сернокислотного сырья		
	ангидрид	пириты	самородная сера
Стоимость сырья	2,2	4,7	5,2
Стоимость переработки	4,1	2,2	1,0
Накладные расходы (в том числе амортизация)	3,9	2,5	1,2
Валовая себестоимость	10,2	9,4	7,4
Доход от побочных продуктов . .	2,1	0,3	0,3
Чистая себестоимость	8,1	9,1	7,1

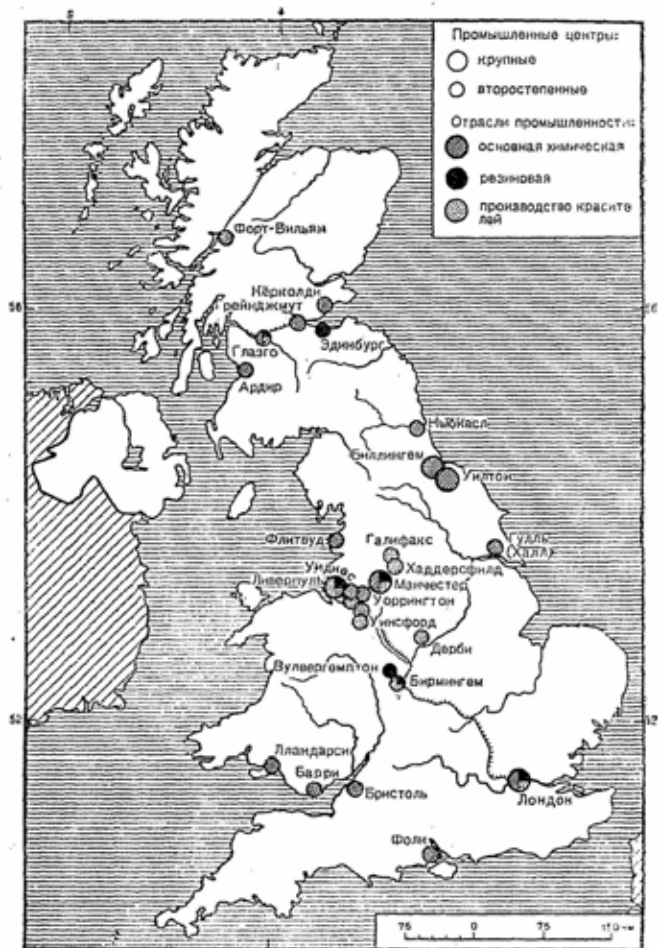
¹ «Financial Times» от 24 декабря 1954 г.

Следует иметь в виду при рассмотрении этого расчета, что показанная здесь себестоимость производства серной кислоты из ангидрида уменьшается с увеличением мощности завода и что, следовательно, недостаточная рентабельность заводов такого типа, на которую ссылались монополии, устранима. Во всяком случае монополистам удалось добиться протекционистских мероприятий, выгодных для них: хотя в 1954 г. США отменили ограничения на экспорт серы, в Англии импорт ее ограничен путем лицензий, выдаваемых министерством торговли.

Уже в 1953 г. удельный вес самородной серы в сырье, потребляемом английской сернокислотной промышленностью, снизился до 40%, а удельный вес пиритов повысился при этом до 27%. Рассчитывают, что в 1955 г. удельный вес обоих этих импортных видов сернокислотного сырья вместе составит не более 50%, тогда как из ангидрида будет получено 20% продукции серной кислоты, а из отработанных газов, из сырой нефти, угля, кокса, цинковых концентратов — остальные 30%.

Производимое в Великобритании количество серной кислоты потребляется внутри страны. До 1954 г. оно покрывало более $\frac{4}{5}$ ее потребности, а ныне с увеличением продукции полностью удовлетворяет ее потребность. Главными потребителями произведенных в 1954 г. на частных предприятиях 2,1 млн. т серной кислоты являются следующие производства:

суперфосфата	464 тыс. т	красителей	85 тыс. т
сульфата аммония	295 » »	соляной кислоты	65 » »
искусственного шелка . .		нефтепродуктов	56 » »
и целлофана	252 » »	мыла и глицерина	48 » »
двуокиси титана	215 » »	взрывчатых веществ . . .	33 » »



Размещение химической промышленности

Так как серная кислота — малотранспортабельный груз, а сырье, из которого она производится, большей частью легко транспортируется, сернокислотные заводы размещаются, как правило, в местах потребления серной кислоты. Исключение из этого составляют заводы, работающие на отходах нефтепереработки и пр.

Вторая по значению отрасль британской тяжелой химической промышленности — содовая, или точнее производство щелочей и хлора. Основным сырьем здесь служит поваренная соль (хлористый натрий), главное месторождение которой в Великобритании находится в северо-западном районе, в Чeshire.

До 70-х годов XIX в. в Англии, как и во всей Европе, было распространено производство соды по методу Леблана: из поваренной соли, путем обработки ее серной кислотой, получают сульфат натрия, который, соединяясь с известняком (углекислым кальцием), дает кальцинированную соду. В 1861 г. в Бельгии был изобретен более простой и дешевый способ — способ Сольве: раствор поваренной соли насыщается аммиаком и углекислотой, в результате чего получается та же кальцинированная сода. В Англии патент на применение метода Сольве был приобретен фирмой «Бруннер-Монд» в 1873 г., но лишь с 1890 г., после слияния «Бруннер-Монд» с другими фирмами в «Объединенную щелочную компанию», этот метод получил в Англии широкое распространение.

Другой вид щелочей — каустическая сода получается из кальцинированной в результате обработки последней при помощи окиси железа, угля и нефти или путем электролиза. Она добывается и из морской воды. Электролитическая обработка кальцинированной соды дает также хлор.

Содовая промышленность Англии характеризуется большой концентрацией производства и почти целиком монополизирована Имперским химическим трестом. Производство щелочей и хлора достигло в 1954 г. 2,6 млн. т (в 1949 г. — 1,8 млн. т). Кальцинированная и каустическая сода применяются в мыловарении, текстильной и бумажной промышленности. Кальцинированная сода играет также важную роль в стекольном производстве, каустическая — в производстве вязкого шелка и в нефтепереработке. Хлор используется в текстильной промышленности при белинии тканей, для изготовления бертолевой соли, некоторых красителей, фармацевтических препаратов. Он имеет большое значение в военно-химическом производстве. Около $\frac{1}{10}$ продукции содовой промышленности экспортируется.

Размещение содовой промышленности и связанного с ней производства других основных химических продуктов характеризуется наибольшим сосредоточением предприятий этих отраслей на западе Англии, в графствах Чешир и Ланкашир. Это — старейший в Англии район химической промышленности. Здесь еще в первой половине XIX в. развилось производство соды и хлора на базе крупного месторождения каменной соли в Чешире. Чеширское месторождение представляет собой соляной пласт, залегающий на глубине около 30 м в синклиналиной складке, в свите пермского красного песчаника. Площадь простирания залежей занимает 375 кв. км. Общий запас соли в них исчисляется в 15 млрд. т. Для производства 1 т кальцинированной соды (по способу Сольве) требуется около 1,7 т поваренной соли и 1,6 т известняка. Залежи известняка находятся в 40—50 км от соляных месторождений, у. Бакстона (Дербишир). В прошлом веке, когда рост промышленного

капитализма в Англии вызвал потребность в массовом производстве химикалий для беления и крашения тканей и в то же время создал предпосылки для капиталистической организации химических предприятий, Чеширское соляное месторождение явилось сырьевой базой для основных химических производств — соды и хлора. Наряду с указанными предпосылками благоприятным условием для сосредоточения этих производств в районе Чеширских соляных залежей была близость последних к Ланкаширу — главному району текстильной промышленности, являющейся основным потребителем соды и хлора. Благоприятным моментом было также наличие в Ланкашире залежей каменного угля, необходимого для химического производства, и наличие удобного ливерпульского порта, через который ввозится сырье для выработки серной кислоты.

В настоящее время сильно ослабло значение тех условий, которые когда-то способствовали локализации основной химической промышленности в Чешире и Ланкашире. Главным из производств основной химии стало теперь сернокислотное, работающее в значительной степени на импортном сырье и на отходах от других отраслей. Большое развитие получило производство азотных соединений и ряда химикалий, для которых поваренная соль Чешира не служит сырьем. К тому же и сама содовая промышленность стала пользоваться наряду с каменной солью также солью, добываемой из морской воды. С другой стороны, расширился круг потребителей основных химикалий, в результате чего текстильный Ланкашир перестал быть для них главным рынком сбыта. Тем не менее и в условиях XX в. Чеширско-Ланкаширский район, куда вложены крупные капиталы, продолжает оставаться главным средоточием предприятий этой отрасли, давая 35% всей ее продукции. Из расположенных здесь предприятий основной химии уже упоминались заводы Имперского химического треста в Ранкорне и Уиднесе (в низовьях Мерсея), в Нортуиче, Уинсфорде, Мидлуиче и в Сандбаче — у соляных разработок, на морском побережье Ланкашира, севернее Ливерпуля. Крупный химический завод находится во Флитвуде.

Другим районом основной химической промышленности является северо-восток Англии, дающий 19% ее продукции. Здесь эта отрасль развилась уже в XX в. на базе местного угля, отходов коксования и металлургии, а также импортного сырья. Здесь же имеются и соляные залежи. Для сокращения транспортных издержек химические заводы построены по берегам рек Тис и Тайн. Особенно выделяются здесь большие заводы в Биллингеме (в низовьях Тиса) и в Уилтоне (восточнее Мидлсбро).

Кроме того, основные химические производства расположены в Лондонском районе, в Мидленде (близ Бирмингема и

Дерби), в районе Глазго, а также на базе гидроэлектростанций в Кинлохлиvene, Фойерсе и у Форт-Вильяма в Шотландии.

Промышленность химических удобрений производит в основном азотные, фосфатные и калийные удобрения. С этой же отраслью английская статистика объединяет производство средств дезинфекции и борьбы с вредителями растений. Из 180 предприятий этой группы 114 заводов производят удобрения. Азотные удобрения имеют особенно большое значение для сельского хозяйства, так как достаточное содержание в почве азота обеспечивает растения белковыми веществами. Долгое время почти единственным источником получения азотных удобрений были залежи натриевой селитры в Чили. С начала XX в. сильный рост потребности в азоте при ограниченности чилийских селитровых ресурсов вызвал усиленную разработку химиками проблемы использования неисчерпаемых ресурсов атмосферного азота, составляющего, как известно, около $\frac{3}{4}$ атмосферного воздуха. Различные способы фиксации атмосферного азота (дуговой, цианамидный, аммиачный) были открыты на протяжении первых полутора десятилетий XX в.

В Англии производство азота из воздуха было организовано лишь вскоре после первой мировой войны. Правительством был сооружен в Биллингеме (на северо-востоке Англии, близ устья р. Тис) азотный завод, работающий на основе цианамидного способа, при котором исходным продуктом для получения азота служит карбид кальция — результат соединения кокса с известью в электрической печи. Карбид кальция подвергается обработке в специальной печи, через которую пропускается несвязанный азот. При этом получается соединение кальций-цианамид, которое при разложении его водой дает сульфат аммония, используемый в качестве азотного удобрения. Производство карбида кальция для биллингемского завода имеет базой своей коксующийся уголь Дургамского бассейна. Биллингемский завод вскоре после его сооружения — в 1920 г. — был передан правительством одной из дочерних компаний концерна «Бруннер-Монд», вошедшего в 1926 г. в Имперский химический трест.

В дальнейшем, в частности в годы второй мировой войны, в Англии были построены большие заводы азота для производства взрывчатых веществ, позволяющие получать и азотные удобрения, — сульфат аммония и аммиачную селитру. Производство азота в Великобритании, составлявшее в 1938 г. 160 тыс. т, возросло в 1952—1954 гг. до 430 тыс. т в год. Большая часть производимых в стране азотных удобрений потребляется ее сельским хозяйством, а остальная часть экспортируется.

Производство фосфорных удобрений базируется на природных фосфатах, импортируемых главным образом из Француз-

ской Северной Африки — Марокко, Туниса и Алжира, а также из США. Импорт в Англию фосфатов в 1951—1954 гг. составлял в среднем 1 млн. т в год (вдвое больше, чем в 1937—1939 гг.). В 1953 г. Имперский химический трест и компания «Де Бирс», действующая в Южной и Центральной Африке, получили концессию на разработку залежей фосфатов в Южной Родезии. Это рассматривается в Англии как средство обеспечить для фосфатной промышленности сырьевую базу в пределах Британской империи.

В результате обработки фосфатов серной кислотой получается суперфосфат, содержащий хорошо растворимую кальциевую соль. Кроме природных фосфатов, в качестве фосфорного удобрения используется томасшлак, получаемый в виде отходов при плавке фосфористых железных руд в количестве 700 тыс. т в год (в 1953 г.).

Производство калийных удобрений базируется на импортируемой в Англию калийной соли, используемой также в производстве взрывчатых веществ. В 1951—1954 гг. импорт ее составлял 390—560 тыс. т в год. Основными поставщиками калийной соли в Англию являются Западная Германия и Франция, отчасти Испания и Израиль. В 1953 г. после пятилетнего перерыва возобновила свою работу в Израиле английская компания «Пэлестайн Поташ», которая с 1932 г. добывает калийную соль из воды Мертвого моря. Английский капитал участвует и в добыче калийной соли в Испании. В годы второй мировой войны в Йоркшире при глубоком бурении в поисках нефти были обнаружены месторождения калийной соли на глубине 1220 м. В 1950—1952 гг. Имперский химический трест и компания «Физенс» провели обследование этого месторождения, установившее запасы его в 200 млн. т.

Для размещения промышленности химических удобрений характерно сосредоточение ее главным образом в районах наибольшего потребления удобрений, т. е. в районах развитого земледелия: Восточная Англия, Юго-восток и Восточный Мидленд вместе дают около 40% всей продукции химических удобрений, Йоркшир и Северо-восток дают 25%, и Средняя Шотландия — 18%.

Производство взрывчатых веществ в Англии было слабо развито до первой мировой войны: существовало лишь несколько сравнительно небольших государственных и частных заводов, производивших порох, динамит, пикриновую кислоту. Среди них выделялись три завода треста «Нобель Индастрис» и три завода, принадлежавших нобелевскому тресту совместно с военным концерном «Виккерс». Первая и еще больше вторая мировые войны, вызвав огромный спрос на взрывчатые вещества, в частности новые, как тротил или тринитротолуол, стимулировали огромный рост их производства. Промышленная перепись 1950 г. зарегистрировала 53 завода взрывчатых ве-

ществ, размещенных по всей стране. Наиболее крупные из них находятся в Шотландии (Арدير в графстве Эр) и в Южном Уэльсе (Барри).

Производства красителей, красок, лаков и др. Из относящихся к этой группе 597 предприятий выделяются по своему значению и размерам 39 предприятий, вырабатывающих красители и красящие вещества. В этих предприятиях работает 19 тыс. человек.

Производство красителей синтетическим путем из угля, предложенное в Англии в 1856 г. химиком Перкином, не заинтересовало предпринимателей, использовавших органические красящие вещества. Новое производство получило большое развитие в Германии, и английская текстильная промышленность стала зависеть от германских красителей. Во время первой мировой войны в Англии были созданы заводы анилиновых красителей в Манчестере и в Грейнджмуте (Шотландия). В двадцатых — тридцатых годах эта отрасль промышленности получила в Англии большое развитие. Если в 1913 г. Англия импортировала 18,7 тыс. т анилиновых красителей, то в тридцатых годах импорт не превышал 2—3 тыс. т в год. В 1950—1953 гг. производство красителей в Англии достигло 40 тыс. т в год, из которых 10—12 тыс. т экспортируется. Анилиновая промышленность находится в руках Имперского химического треста. Основным районом ее является Восточный и Западный Йоркшир, шерстяная промышленность которого является крупнейшим потребителем красителей. Здесь находится 19 фабрик, дающих 44% производства анилиновых красителей в стране. Главные центры — Хаддерсфилд и Галифакс. Остальные фабрики красителей находятся в районах Манчестера, Лондона и Глазго. Предприятия, изготовляющие прочие краски, лаки, политуру, чернила, клей, — довольно многочисленны, но мелки. Они разбросаны по разным районам.

Производство пластических масс. К производствам синтетической химии относится также изготовление пластических масс, развившееся в Англии с тридцатых годов и особенно со времени второй мировой войны. Сырьем служат продукты переработки угля, соль, известняк, нефть, карбид, хлопок, целлюлоза и др. Производство пластических масс в Великобритании достигло в 1954 г. 200 тыс. т. Большая часть этой продукции используется в других отраслях промышленности — в электротехнической, радио, авиастроении, судостроении и т. д. Пластмассы служат заменителями стекла («перспекс»). Около трети всего количества производимых в Англии пластических масс экспортируется.

Разнообразие используемого этим производством сырья, равно как и разнообразие его потребителей, способствовало рассеянию заводов пластических масс по стране. Главными средоточиями их являются Большой Лондон (48% продукции)

и Бирмингем. Крупные предприятия этой отрасли находятся в Нортвиче (Чешир) и Уилтоне (близ Мидлсбро).

Резиновая промышленность. Резиновая промышленность Англии развилась на базе натурального каучука. Мирового значения плантации каучука были созданы английским капиталом в странах Юго-восточной и Южной Азии, особенно в Малайе. Потребление каучука британской резиновой промышленностью составляет 200—220 тыс. т в год (в 1952—1954 гг.). Из этого количества лишь 6—10 тыс. т приходится на синтетический каучук, в основном ввозимый из США. В 1954 г. в Англии началось строительство трех заводов синтетического каучука, общая мощность которых составит около 20 тыс. т. Более половины британского потребления каучука приходится на производство шин (покрышек и камер) для автомобилей и самолетов, остальное — на технические цели, на производство калош и резиновой обуви.

Господствующее положение в резиновой промышленности занимает «Данлоп Раббер Компани».

Размещение резиновых заводов характеризуется сосредоточением их, с одной стороны, у портов, через которые ввозится каучук (Лондон, Ливерпуль, Глазго), а с другой — в районах наибольшего развития автомобильной и электротехнической промышленности — основных потребителей резины. Приводимая ниже таблица показывает это размещение в цифровых данных:

Размещение резиновой промышленности Великобритании¹

Районы	Число заводов	Удельный вес ¹ в общей стоимости продукции (в %)
Северо-запад	79	29
Западный Мидленд . .	29	29
Большой Лондон . . .	101	19
Шотландия	23	9

¹ Final Report on the Census of Production for 1948, London, 1952.

Производство фармацевтических препаратов, парфюмерии и мыла. Эти производства получили в Великобритании большое развитие. Фармацевтическая промышленность изготавливает химические медицинские средства, антибиотики, экстракты из организмов животных и растений (например, печеночный экстракт, опий, всевозможные сложные лекарственные препараты). Экспорт фармацевтических товаров из Англии составляет 30—33 млн. ф. ст. в год. Важную роль в нем играют пенициллин и другие антибиотики, сульфамиды.

Основными центрами фармацевтической промышленности являются Большой Лондон (с крупными предприятиями в Дагенеме и Уэлвин-Гарден-Сити), дающий 42% всей продукции этой отрасли, конурбации Ливерпуля и Манчестера, а также Ноттингем.

Парфюмерная промышленность почти на $\frac{3}{4}$ сосредоточена вблизи столицы — на юго-востоке.

Мыловарение, сильно развившееся в Англии с конца XIX в., монополизировано концерном «Юнилевер» и сочетается с производством растительных масел, глицерина и свечей. Из 142 мыловаренных предприятий, зарегистрированных промышленной переписью 1950 г., 11 заводов, имеющих свыше 500 рабочих каждый, производят $\frac{2}{3}$ всей продукции этой отрасли. Более половины мыловаренного производства размещается в районе первоначального своего возникновения — в Ланкашире, вблизи ливерпульского порта и предприятий основной химической промышленности. Главные центры мыловарения здесь — Порт Санлайт и Уоррингтон. Мыловарение развито также в Лондоне (в районе порта) и в шотландских городах Ренфру, Пейсли и Грейнджмут.

МАШИНОСТРОЕНИЕ

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

Как отмечалось при рассмотрении отраслевой структуры промышленности Великобритании, машиностроение, значительно выросшее за последние три десятилетия, заняло первое место среди промышленных отраслей этой страны.

Еще не так давно перепись населения 1921 г. и промышленная перепись 1924 г. показывали, что по числу занятых лиц и по стоимости продукции машиностроение стояло на третьем месте, после горнодобывающей и текстильной промышленности. Переписи 1931 г. (населения) и 1935 г. (промышленная) выявили уже первенствующее положение машиностроения. За тридцатые и сороковые годы рост машиностроения значительно усилил его перевес над другими отраслями. По данным переписи населения 1931 г., в машиностроении было занято 1387 тыс. человек, а по данным текущей статистики за 1955 г., — 3408 тыс. человек. По числу занятых лиц удельный вес машиностроения во всей промышленности (не считая строительной) достиг в 1955 г. 33,1%. По чистой стоимости продукции удельный вес машиностроения во всей промышленности, согласно данным промышленной переписи 1948 г., составляет 35%, тогда как в 1935 г. он выражался в размере 15%.

Столь резкое повышение роли машиностроения за последние три десятилетия явилось результатом значительного и быстрого роста производства новых видов машин — автомобилей,

мотоциклов, самолетов, тракторов, электрооборудования и пр., а также новейших средств ведения войны. Рост этих производств был особенно заметен на фоне застоя в ряде старых отраслей промышленности. Развитие новых видов британского машиностроения было сопряжено с увеличением экспорта их продукции. В силу этого машиностроение заняло первое место и в экспорте страны, достигая в 1949—1954 гг. 38 % его общей стоимости.

Структура британского машиностроения очень разнообразна. В настоящее время преобладающее место в этой отрасли занимают новые производства — автостроение (к которому присоединяют производство мотоциклов, велосипедов и тракторов), авиастроение и электротехническая промышленность, а также военное машиностроение.

Из старых машиностроительных производств наибольшее значение сохраняют судостроение (к которому относится и военное судостроение и судоремонт) и станкостроение. Другие старые отрасли машиностроения, бывшие в свое время ведущими, играют сейчас второстепенную роль — производство паровых двигателей и котлов, паровозов и вагонов, текстильных машин, сельскохозяйственного инвентаря и пр.

По данным 1948 г., удельный вес автомобильной и авиационной промышленности в машиностроении (по числу занятых лиц) составляет 23 %, электротехнической промышленности — 18 % и судостроения — 12 %.

Сложность структуры британского машиностроения ограничивает возможность единообразной общей характеристики его, требуя рассмотрения отдельных машиностроительных производств. Однако могут быть отмечены некоторые общие черты, свойственные машиностроению в целом.

В мировом капиталистическом хозяйстве британское машиностроение играет важную роль: по производству ряда машин Великобритания занимает второе место, после США, а по судостроению стоит на первом месте. Многие британские машиностроительные фирмы сохраняют на международном рынке хорошую репутацию, которую английское машиностроение заслужило еще в XIX в., когда Англия была основным мировым поставщиком машин. Ныне, как и тогда, покупатели английских машин в большинстве своем отмечают их высокие качества и прочность, а также в случаях, когда это требуется, наличие специальных конструктивных приспособлений применительно к особенностям эксплуатации машин в странах, для которых они предназначены. Высоко ценятся по своим качествам суда, строящиеся на британских верфях, в частности специальные суда — нефтеналивные, суда-холодильники, рыболовные и пр. Наряду с судовыми значительный круг иностранных заказчиков имеют заводы, производящие оборудование для электростанций, текстильные машины, металлообрабатывающие

станки. Охотно покупают за границей английские автомобили, мотоциклы, велосипеды, тракторы и сельскохозяйственные машины. После второй мировой войны хорошую репутацию на международных рынках приобрело британское точное машиностроение, производство измерительных и прочих приборов, различных электроаппаратов, телевизионного оборудования, электронных машин и пр.

Машиностроение отличается большей концентрацией производства, чем другие отрасли британской промышленности. Еще в 1935 г., когда во всей британской промышленности лишь 21,5% занятых лиц работало на предприятиях, имевших не менее 1 тыс. рабочих и служащих каждое, в машиностроении на таких крупных предприятиях работало 43,2% рабочих и служащих.

Столь значительная концентрация производства в машиностроении связана с тем, что именно на эту отрасль промышленности приходится большинство новых производств, для которых характерны крупные капиталовложения и большие масштабы производства, чем в старых отраслях.

Высокому уровню концентрации производства в машиностроении соответствует высокая степень его монополизации в руках небольшого числа крупных компаний.

Производство некоторых сложных машин, как, например, автомобилей и самолетов, характеризуется участием множества мелких предприятий, поставляющих основным производящим фирмам отдельные составные части и детали.

Старые отрасли британского машиностроения базируются на использовании высококвалифицированной рабочей силы. Новые отрасли, применяющие поточный метод производства, связанный со стандартизацией деталей, внутризаводским разделением труда и конвейерной системой, используют больше рабочих низкой квалификации.

Размещение британского машиностроения отличается довольно значительной распыленностью.

Среди ряда районов, удельный вес каждого из которых в машиностроении составляет 5—7%, выделяются четыре более важные: Лондон и Юго-восток, Западный Мидленд, Ланкашир и Средняя Шотландия. Для Лондона и Юго-востока характерно большое развитие автомобильной и авиационной промышленности. В Западном Мидленде преобладают эти же отрасли, но вместе с тем там развиты и другие виды машиностроения и металлообработки. В Ланкашире имеется значительная авиационная промышленность, текстильное машиностроение, электротехническая промышленность, станкостроение. В Средней Шотландии выделяется судостроение.

Как подчеркивает проф. И. А. Витвер, «закономерности размещения машиностроения — весьма сложный вопрос ввиду того, что разные отрасли машиностроения предъявляют самые

различные требования в отношении сырья, топлива, рабочей силы, имеют очень различную степень транспортабельности...»¹. Отметим все же основные тенденции, которые можно устано-

Размещение машиностроения по экономическим районам Англии, Уэльса и Шотландии

(по числу застрахованных рабочих и служащих на 1/VII 1950 г.)¹

Районы	Удельный вес (в %)
Лондон и Юго-Восток . .	21,6
Восток	5,2
Центрально-южный . . .	5,4
Юго-запад	5,4
Западный Мидленд . . .	14,8
Восточный Мидленд . . .	6,8
Йоркшир (Западный и Восточный)	7,6
Северо-запад	14,4
Север	6,6
Районы Шотландии . . .	10,0
Районы Уэльса	2,2
	100,0

¹ Вычислено по данным статистики министерства труда.

чаев (в Ланкашире, Йоркшире, Ноттингемшире) местоположение машиностроительных фабрик в районе сбыта сочеталось с близостью к источнику топлива и сырья (металла).

Размещение паровозо- и вагоностроительных и ремонтных заводов определялось другой тенденцией. Железнодорожные компании, строившие эти заводы, выбирали для них место в пределах своих дорог, преимущественно у крупного транспортного узла. Нередко это было в стороне от центров угледобычи и металлургии, но транспортные издержки были минимальны, благодаря тому что владельцами этих заводов были железнодорожные компании.

В размещении судостроительных предприятий имеется определенно выраженная закономерность: они главным образом сосредоточены в низовьях рек, достаточно глубоких, укрытых от морских бурь, и притом расположенных в угольно-металлургических районах (низовья Клайда в Шотландии, низовья р. Тайн на восточном побережье).

Что касается новых видов машиностроения, то в их размещении важную роль сыграло стремление предпринимателей со-

вить при анализе размещения британского машиностроения.

Старые отрасли машиностроения, сложившиеся в эпоху промышленного капитализма, развились преимущественно в главных районах сбыта своей продукции. Так, производство текстильных машин было сосредоточено в текстильных районах Ланкашира, Йоркшира, Ноттингемшира. Ланкашир, где находилось наибольшее количество текстильных фабрик, был также главным районом производства паровых двигателей. Производство сельскохозяйственных орудий сконцентрировано сильнее всего в Восточной Англии, где имеется наиболее развитое земледелие и наиболее крупные фермы.

При этом в большинстве слу-

¹ И. А. Витвер. Великобритания, М., 1947, стр. 59.

здавать свои предприятия в районах с наиболее дешевой рабочей силой и наименее активными профсоюзными организациями. Вот почему автомобильная, авиационная и электротехническая промышленность развилась в районах Лондона и Юго-востока, Юга, Юго-запада. Рост новых видов машиностроения в Ланкашире связан с упадком там старых отраслей промышленности и высвобождением рабочей силы и помещений.

АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Общая характеристика. Автомобильная промышленность — одна из новых отраслей британского машиностроения, занявшая в нем за последние два десятилетия ведущее положение как по числу рабочих, так и по общей стоимости продукции. Работа автомобильной промышленности обеспечивает сбыт продукции целого ряда промышленных отраслей, так как автозаводы являются крупными потребителями стали, цветных металлов, каучука, пластмасс и других видов сырья, а также электроэнергии. В британской экономике автостроение играет роль и важнейшей экспортной отрасли. По производству автомобилей и по экспорту их Британия стоит на втором месте, после США, в капиталистическом мире.

Промышленное производство автомобилей в Великобритании зародилось в конце XIX в. на велосипедных заводах, в частности в Ковентри. Накануне первой мировой войны автостроением занимались в Англии более десятка фирм: «Роллс-Ройс», «Даймлер», «Непир», «Хамбер», «Уолсли», «Альбион», «Остин», «Стандард», «Форд» (филиал американской фирмы в Манчестере) и др. Тогда как предприятия американского автостроения уже в первом десятилетии XX в. перешли к серийному изготовлению автомобилей со стандартизацией их моделей, на английских заводах (кроме фордовского) постройка каждого автомобиля долго еще оставалась самостоятельным производственным процессом. Это влекло за собой низкую производительность труда и дороговизну выпускаемых автомобилей, отражавшуюся на возможностях сбыта. Накануне первой мировой войны — в 1913 г. — производство автомобилей в Англии составляло лишь 34 тыс., тогда как в США — 485 тыс. Война, потребовавшая переключения английских автомобильных фирм на обслуживание военных нужд, задержала рост автостроения: в 1920 г. в Англии было изготовлено 32 тыс. автомобилей, в то время как в США — 2,2 млн. С начала двадцатых годов происходит подъем британского автостроения. В 1923 г. в Англии действовало 96 автомобильных фирм, произведших в совокупности 95 тыс. автомашин. Происходила острая конкуренция между автомобильными фирмами, в ходе которой одни из них были поглощены другими или слились, некоторые ликвидировались. К 1929 г. число автостроительных фирм

сократилось до 41. Некоторые из них, например компания «Моррис» или группа «Рутс», представляли собой по 3—4 слившиеся фирмы.

Столь же ожесточенной была конкуренция английских фирм с автопромышленностью США. Американские автомобильные тресты, доведя свою общую продукцию до 4 млн. автомашин в год, наводнили в 1925 г. своими серийными стандартизованными и в связи с этим более дешевыми машинами другие страны, в частности Великобританию и ее доминионы. В ответ на конкуренцию американских трестов английское правительство по требованию британских автомобильных компаний стало с 1926 г. облагать импортируемые автомобили пошлиной в размере одной трети их стоимости. Однако американские тресты старались обойти этот таможенный барьер путем создания своих филиалов в Канаде.

Некоторые из английских автомобильных компаний для усиления конкурентной способности своей продукции стали переходить к серийному производству машин со сборкой их на конвейере. Однако большинство автомобильных компаний воздерживалось от перестройки своего производства, стремясь возможно дольше получать прибыль от старого основного капитала — без его обновления.

Эффективным способом борьбы против американской конкуренции оказался перевод британских заводов на выпуск малолитражных и маломощных легковых автомобилей. Такая специализация, проведенная и в других западноевропейских странах (в Италии, Франции, Германии), исходила из различий между условиями эксплуатации автомобиля в Западной Европе и в Северной Америке. Одно из этих различий связано с относительно небольшими размерами территории стран Западной Европы по сравнению с площадью США и Канады. Так, в Англии поездка с восточного побережья на западное — из Лондона в Бристоль или Ливерпуль — занимает не более 4—5 часов. Небольшие расстояния позволяют пользоваться малолитражным и маломощным автомобилем, тогда как в Северной Америке в связи с необходимостью преодолевать далекие расстояния распространены машины с большим литражом и большой мощностью. Другое различие состоит в том, что в западноевропейских странах, не имеющих собственной нефти, нефтепродукты стоят намного дороже, чем в США, и пользование малолитражными и маломощными автомобилями в Западной Европе связано со снижением эксплуатационных расходов. Наконец, меньший габарит и меньший вес маломощной машины уменьшает количество необходимого для ее изготовления сырья и соответственно снижает стоимость ее изготовления.

Указанные экономические преимущества эксплуатации маломощных и малолитражных автомобилей в Великобритании

усугублялись установлением существенных различий в налоговом обложении автомашин в зависимости от мощности.

Явные преимущества малолитражных и маломощных автомобилей в условиях Западной Европы и связанная с ними возможность преодолеть американскую конкуренцию привели к специализации главных британских фирм на производстве машин с литражом до 1,5 л и мощностью в 20—50 л. с. Лишь некоторые фирмы (как, например, «Роллс-Ройс»), не перешедшие к массовому серийному автостроению, сохранили производство мощных машин «люкс» и специальных гоночных и спортивных машин.

Обезопасив себя во второй половине двадцатых годов от американской конкуренции путем перехода к выпуску более экономичных маломощных и малолитражных машин, изготовляемых в серийном порядке, а также путем протекционистских мероприятий, британская автопромышленность к 1929 г. увеличила свою продукцию до 239 тыс. машин — в 2,5 раза против 1923 г. — и, значительно уступая США (5,6 млн. машин), заняла в автостроении капиталистического мира место в одном ряду с Канадой и Францией, перегнав Германию и Италию.

После мирового экономического кризиса 1929—1933 гг., поразившего автостроение, как и другие отрасли промышленности, производство автомобилей в Великобритании снова начало расти, достигнув 445 тыс. в 1938 г. Основная масса этой продукции — до 85 % — находила сбыт в самой Великобритании, а 15 % (67 тыс. машин в 1938 г.) экспортировалось. Около трех четвертей экспорта автомобилей из Англии направлялось в страны Британской империи, остальная часть — в страны Западной Европы. Импорт в Англию иностранных автомобилей (американских, французских, итальянских) был втрое меньше английского экспорта автомашин.

В связи с выполнением предприятиями автомобильной промышленности заказов для армии в годы второй мировой войны была проведена за счет государственных средств перестройка этой отрасли, выразившаяся в расширении производственной мощности и замене старого оборудования новым, более совершенным, что сократило издержки производства. Эта перестройка и крупные прибыли, полученные монополиями от военных поставок, в сочетании с благоприятной для британского автостроения конъюнктурой международного рынка автомобилей (сокращение автомобильного парка большинства европейских стран в связи с войной, почти полное прекращение в годы войны производства автомобилей для гражданских нужд в воевавших странах, дезорганизация к концу войны всего хозяйства трех крупнейших западноевропейских конкурентов Англии по автостроению — Франции, Германии и Италии) улучшали условия сбыта британских автомобилей после войны.

Динамика производства автомобилей в Великобритании¹

Годы	Число выпущенных машин (в тыс.)		
	легковых	грузовиков и автобусов	всего
1938	341	104	445
1946	219	146	365
1948	328	170	498
1949	412	216	628
1951	476	258	734
1952	448	241	689
1953	595	239	834
1954	769	269	1 038

¹ United Nations. Monthly Bulletin of Statistics, March 1955.

Приводимая таблица показывает, как развивалось производство автомобилей в Англии после войны в сравнении с довоенным временем.

В 1954 г. производство легковых машин в Великобритании увеличилось на 127% по сравнению с 1938 г., а грузовых на 161%. Среди производимых автомобилей резко преобладают легковые — 76% в 1954 г.

Автостроение охватывает многочисленные связанные между собой производства, специализированные на изготовлении различных составных частей автомобиля — шасси, мотора, передаточного механизма, электрического оборудования, измерительных приборов, колес, резиновых камер, покрышек и ряда деталей. Производственное комбинирование в английском автостроении слабо развито. Лишь отдельные крупнейшие фирмы («Форд», «Моррис») имеют заводы с полным или почти полным циклом производства. Остальные же фирмы заказывают многие составные части автомобиля другим производствам и осуществляют на своих заводах в основном сборку автомобилей. Таким образом, обычно в изготовлении автомобиля в Великобритании принимает прямое или косвенное участие большое число предприятий различных фирм.

Материалы промышленной переписи 1948 г. содержат данные о структуре английской автостроительной промышленности, приводимые в таблице на стр. 263.

Данные этой таблицы показывают, что лишь 16% всех предприятий автостроения занято производством корпусов автомашин и их сборкой, 1% — производством моторов, а подавляющее большинство предприятий (83%) производит лишь отдельные узлы и части автомобиля. Нужно отметить, что британская автомобильная промышленность тесно переплетается с произ-

Структура автостроения Великобритании¹

Род продукции	Число предприятий	Число занятых в них лиц (в тыс.)	Годовая валовая продукция (в млн. ф. ст.)
Легковые машины	36	46,0	83,8
Грузовики и автобусы	120	84,6	171,9
Части автомобильного корпуса . .	293	48,3	54,6
Моторы	9	12,3	13,0
Прочие части и принадлежности .	349	81,1	92,7
Всего	807	272,3	416,0

¹ Final Report on the Census of Production for 1948, vol. 3, London, 1952.

водством мотоциклов и тракторов и с авиационной промышленностью. Заводы автомобильных моторов производят двигатели для мотоциклов и самолетов. Многие из предприятий, изготовляющих части автомобиля, производят части мотоциклов, тракторов, самолетов. Некоторые автомобильные заводы выпускают и тракторы. Помимо того, британское автостроение представляет собой важный резерв военного производства. Во время второй мировой войны предприятия британского автостроения производили танки, самолеты, ракетные снаряды, бомбы, торпеды, зенитные пулеметы, радиолокаторы и др.

Отрицательным моментом в организации британского автостроения является слабая стандартизация автомашин. В 1939 г. в Англии производилось свыше 130 различных марок автомобилей. После войны число их несколько сократилось, но в основном такая пестрота сохранилась. Это отчасти объясняется наличием в Англии ряда мелких фирм, каждая из которых выпускает машины собственной марки. Но даже семь крупных фирм производят автомобили 42 марок. Здесь играет роль продиктованное конкуренцией стремление удовлетворить разными моделями различные требования и вкусы покупателей. Однако такая пестрота марок машин, при ограниченном их производстве, повышает издержки последнего. К тому же каждая модель отличается индивидуальной конструкцией не только шасси и кузова, но и мотора, колес, руля, фар и всевозможных деталей. Слабая стандартизация составных частей создает трудности в обеспечении действующего автомобильного парка резервом запасных частей и ухудшает условия эксплуатации машин.

Английская промышленная перепись 1948 г. дает сведения о концентрации производства по автомобильной промышлен-

ности без подразделения на производство автомобилей и производство составных частей автомобиля. К тому же в данные о концентрации в автостроении включены (без выделения их) цифры о предприятиях, производящих мотоциклы.

Концентрация производства в автопромышленности Великобритании в 1948 г.
(включая предприятия, производящие мотоциклы)¹

Предприятия с числом рабочих и служащих	Число предприятий	Число занятых в них лиц (в тыс.)	Валовая продукция (в млн. ф. ст.)
11—99	657	25,6	29,7
100—299	198	34,9	43,9
300—499	43	16,3	22,8
500—999	53	39,1	47,7
1 000—1 499	28	37,7	46,1
1 500 и более	45	165,5	279,2
Всего	1 024	316,1	469,3

¹ Final Report on the Census of production for 1948, vol. 3, London, 1952.

Несмотря на включение в эту таблицу большого числа мелких предприятий, производящих части автомобилей и мотоциклов, она отражает высокую концентрацию производства в британском автостроении. Как видим, 73 предприятия, насчитывающие не менее 1 тыс. рабочих и служащих каждое, составляют 8% общего числа предприятий, имеют в совокупности 60% общего числа занятых в этой отрасли лиц и дают около 70% всей ее валовой продукции. Большинство мелких и средних предприятий приходится на производство автомобильных частей.

Концентрация производства и централизация капитала в британской автопромышленности, прогрессируя с конца двадцатых годов, привели к установлению в ней господства шести монополистических компаний, так называемой «большой шестерки». Сюда входят: компании «Моррис-Неффилд» и «Остин», объединившиеся в 1952 г. в Британскую автомобильную корпорацию («Бритиш Моторс Корпорейшн»), но формально действующие в виде двух отдельных фирм, а также «Рутс», «Форд», «Стандард» и «Воксхолл».

Компания «Моррис-Неффилд Моторс», поглотившая автостроительные фирмы «Уолсли» и «Рилей», а также ряд предприятий, производящих автомобильные части, заняла во второй половине тридцатых годов первое место в британском автостроении. Основные заводы этой компании находятся в пригороде Оксфорда — Каули, где производятся автомобиль-

ные моторы, радиаторы и сборка машин. Другие заводы фирмы находятся в Бирмингеме, Ковентри, Абингдоне (на Темзе) и в Лланелли (Южный Уэльс). Общее число рабочих «Моррис-Неффилда» превышает 21 тыс. Около 50—60% стоимости составных частей автомобиля этой компании приходится на детали, покупаемые ею у других фирм. С некоторыми из них «Моррис-Неффилд» находится в тесной связи, участвуя в их акционерном капитале. Основатель компании — Моррис, он же лорд Неффилд, возглавляет одну из групп британского финансового капитала.

Компания «Остин Моторс» владеет крупным автозаводом в Лонгбридже (близ Бирмингема) с 18,5 тыс. рабочих и заводом кузовов в Лондоне, участвует в капитале одной фирмы, производящей качественную сталь.

Объединенные в Британскую автомобильную корпорацию «Моррис-Неффилд» и «Остин» производят около половины всей продукции британского автостроения (в ценностном выражении).

Компания «Форд Моторс», являющаяся филиалом одноименной американской монополии, существует в Англии с первого десятилетия XX в., но крупные масштабы ее производство приняло после того, как вместо первоначально организованного ею завода в Манчестере она построила в 1931 г. большой комбинат в Дагенеме (в районе Большого Лондона), который по оборудованию и организации производства является воспроизведением фордовского завода в Детройте (США). В составе комбината в Дагенеме, помимо заводов, производящих автомобильные части и сборку машин, имеются доменный и литейный заводы и своя электростанция. Однако «Форду», как и «Моррис-Неффилду», приходится значительную долю составных частей автомобиля покупать на стороне. В частности, кузова для «Форда» изготавливает фирма «Бриггс Моторс Бодис», находящаяся также в Дагенеме. На заводах «Форда» занято около 40 тыс. рабочих.

Фирма «Воксхолл Моторс» является филиалом одного из крупнейших американских трестов — «Дженерал Моторс». Она владеет большими заводами в Лутоне (в Восточной Англии, севернее Лондона) с 22 тыс. рабочих. Все составные части автомобиля и сборка их производятся на заводах фирмы.

Компания «Рутс» связана с финансовой группой Рутса и с одним из крупнейших страховых обществ — «Пруденшил Ашуренс К^о». В 1928—1935 гг. она поглотила четыре другие автомобильные фирмы. Она участвует в нескольких автомобильных компаниях. В число контролируемых ею предприятий входят шесть крупных заводов (с 14 тыс. рабочих) в Ковентри, Бирмингеме, Лутоне и Лондоне.

Компания «Стандард Моторс», приобретшая фирму «Триумф Моторс», имеет в Ковентри заводы с 10 тыс. рабочих.

Кроме шести охарактеризованных монополий, производящих как легковые машины, так и грузовики, имеется ряд менее крупных фирм. Два десятка из них специализированы на производстве легковых автомобилей: «Даймлер», «Ланчестер», «Армстронг-Сидли», «Сингер», «Роллс-Ройс», «Лагонда», «Джегуар» и др. Они производят в совокупности 10% всего количества выпускаемых в стране автомобилей, что в ценностном выражении составляет около 20% продукции всего автостроения, поскольку эти фирмы выпускают дорогие машины («люкс», гоночные и пр.).

Два с половиной десятка автомобильных компаний специализированы на производстве грузовых машин и автобусов. Выделяется из них «АЭК» («Ассошиэйтед Эквипмент Компани») с заводами в Саутолле, близ Лондона, с 5 тыс. рабочих, а также в Гортоне, близ Манчестера, с 2 тыс. рабочих, и в Ковентри. Другой крупной фирмой в этой группе является «Лейленд Моторс» с заводами, насчитывающими 9 тыс. рабочих, в Лейленде, близ Престона (Северный Ланкашир). Удельный вес поставляемых извне автомобильных частей составляет для машин «АЭК» около половины их стоимости, а для машин «Лейленда» — около трети.

В производстве автомобильных частей и деталей наряду с отмеченным наличием огромного количества мелких и средних предприятий имеется несколько весьма крупных фирм монополистического типа. Важнейшей из них является компания «Джозеф Лакес», имеющая семнадцать предприятий с 30 тыс. рабочих в районах Бирмингема и Лондона, а также в Барли (Ланкашир), Кумбране (Южный Уэльс) и в других пунктах. Из 80 фирм, производящих кузова для автомобильных заводов, выделяются две — «Прессед стил» и «Бриггс Моторс бодис», имеющие по 7—8 тыс. рабочих и тесно связанные с американским капиталом.

В английской автомобильной промышленности существует и картельное объединение — «Общество автопромышленников и торговцев автомобилями». Им руководят крупнейшие монополии этой отрасли, которые пытаются поделить между собой внутренний рынок.

Английские автомобильные монополии усиливают экспорт своей продукции, с чем в значительной степени связан отмеченный выше рост производства автомобилей после второй мировой войны.

Уже в 1947 г. экспорт автомобилей из Великобритании составил 217 тыс. штук, превысив в три с лишним раза экспорт 1938 г. В 1951 г. Англия экспортировала 506 тыс. автомобилей, а в 1954 г. 528 тыс. Таким образом, если перед войной британское автостроение ориентировалось в основном на внутренний рынок, то после войны оно стало важной экспортной отраслью английской промышленности. Автомобили состав-

ляют 10% суммы английского экспорта, заняв в нем место, принадлежавшее прежде продукции старых отраслей промышленности.

Основными внешними рынками для английских автомобилей являются, как и до войны, страны Британской империи, удельный вес которых в английском экспорте автомашин в 1948—1954 гг. составлял от 49 до 56%. Самым крупным из этих рынков является Австралия, поглощавшая до 1952 г. одну треть экспорта автомобилей из Англии. Из остальных выделяются Канада, Новая Зеландия, Южно-Африканский Союз, Малайя. Значительное место в экспорте британских машин занимают и малые страны Западной Европы — Швеция, Дания, Нидерланды, Бельгия и др.

В последние годы сбыт английских автомобилей на внешних рынках встретился с новыми препятствиями. С одной стороны, другие европейские страны — экспортеры автомашин — Франция, Западная Германия, Италия, — восстановив свою промышленность, вновь стали серьезно конкурировать с Англией на автомобильных рынках. С другой стороны, в 1952 г. крупнейшие покупатели английских автомобилей — Австралия и Новая Зеландия — установили (для сокращения пассивности своих торговых балансов) ограничения импорта автомашин с квотами для отдельных импортеров. Чтобы обойти эти ограничения и улучшить условия сбыта своей продукции, ведущие английские автомобильные компании, по примеру американских, создали в Австралии и Новой Зеландии, а также и в других странах свои автосборочные заводы, куда они доставляют для сборки автомобильные части, не подпадающие под импортные ограничения. В 1953—1954 гг. около четверти всего количества экспортированных из Англии легковых машин было вывезено в разобранном виде. Все же общий вывоз автомобилей в Австралию в 1953 г. был вдвое меньше, чем в предшествующие два года. Вывоз в Австралию автомобилей в собранном виде уменьшился в 1953 г. в шесть раз. В 1954 г.



Размещение
автомобильной промышленности

ограничения ввоза автомобилей в Австралию были ослаблены, но вновь восстановлены в 1955 г. В поисках сбыта английские фирмы организовали экспорт автомашин в страну наиболее мощной автомобильной промышленности — в США. В 1953 г. в США вывезено из Англии 26 тыс. автомашин. Конкуренция с американскими монополиями в США оказалась возможной благодаря тому, что Англия направляет туда малолитражные машины, не выпускаемые американскими фирмами, но нашедшие сбыт среди средних слоев населения благодаря своей дешевизне и экономичности, а также удобству передвижения на них по заполненным машинами улицам американских городов.

География автостроения. В автомобильной промышленности Великобритании основная роль принадлежит Западному Мидленду и Большому Лондону (с Юго-восточной Англией). В Западном Мидленде сосредоточено 370 предприятий автомобильной промышленности (как автостроительных в узком смысле, так и «смежных» производств, изготавливающих составные части и детали машин). Удельный вес этого района во всей автомобильной промышленности страны по числу занятых лиц и по валовой стоимости продукции составляет 43%.

В Большом Лондоне и примыкающей к нему Юго-восточной Англии находятся около 250 автомобильных предприятий, на которых работает 21% всех занятых в этой отрасли лиц и которые дают 23,5% продукции этой отрасли.

Остальные экономические районы Великобритании играют второстепенную роль в размещении автомобильной промышленности. Удельный вес Ланкашира, Восточной Англии, Центрально-Южного района, Восточного Мидленда и Йоркшира в автомобильной промышленности страны (по обоим показателям) составляет от 7—8% (Ланкашир) до 4,5% (Йоркшир). Удельный вес прочих районов от 0,4 до 1,5%.

Размещение современной автомобильной промышленности Англии, как это отмечают английские авторы, не определяется ни сырьем, ни квалифицированной рабочей силой. Так, Стэмп и Бивер указывают: «Сырье, входящее в производство автомобилей, настолько разнообразно, а конечный продукт настолько ценен и вдобавок самоходен, что местонахождение сырья не оказывает почти никакого влияния на размещение автомобилестроения»¹.

Другой английский экономико-географ Уилфред Смит утверждает, что «если размещение автомобильной промышленности совершенно не зависит от размещения источников снабжения сырьем, то в равной степени оно не зависит от разме-

¹ L. D. Stamp and S. H. Beaver. The British Isles, London, 1954, стр. 417.

щения квалифицированной рабочей силы»¹. При этом он указывает, что в британском автостроении квалифицированный труд составляет менее 10% всей используемой рабочей силы в связи с внедрением в отрасль за последнее время системы самого широкого разделения труда и поточного производства, сокращающей потребность в квалифицированных рабочих.

Первые автомобильные заводы в Англии возникли в Западном Мидленде — главным образом в Ковентри, а также в Бирмингеме и Вулвергемптоне. Они были созданы на базе велосипедных заводов, существовавших до того в указанных городах Западного Мидленда — тогда угольно-металлургического и металлообрабатывающего района. Автомобилестроение нуждалось на первом этапе своего развития в квалифицированных специалистах металлообработки, которые имелись в большом количестве в этом районе. Первые автомобильные заводы вызвали в этом районе к жизни целый ряд «смежных» производств, а наличие этих «смежных» производств способствовало размещению новых автомобильных заводов поблизости. Уменьшение с переходом к конвейеру прежней потребности в высококвалифицированной рабочей силе произошло уже тогда, когда Западный Мидленд стал главным районом автомобильной промышленности.

В Большом Лондоне и других районах Южной и Восточной Англии автомобильная промышленность развивалась со второй половины двадцатых годов и особенно в тридцатых годах, когда методы поточного производства уже проникли в эту отрасль и вызвали замену высококвалифицированной рабочей силы малоквалифицированной. Это обстоятельство сыграло большую роль в сдвигах в размещении автостроения. Оно освободило автомобильные компании от необходимости ориентироваться на Западный Мидленд как на район квалифицированных рабочих кадров. Новые заводы стали создаваться в сельскохозяйственных районах Юга и Востока, где не было развитого рабочего движения и крепких профессиональных организаций, где эксплуатация рабочей силы встречала слабое сопротивление.

Это обстоятельство получило косвенное признание по частному вопросу в одной из статей в журнале «Geography» № 161 за сентябрь 1948 г. Автор статьи Д. Фраер, говоря о сооружении в Оксфорде автомобильного завода «Моррис», отмечает, что «в свое время развитию там промышленности способствовало почти полное отсутствие организации труда, являвшееся преимуществом по сравнению с сильно тред-юнио-

¹ W. Smith. An Economic Geography of Great Britain, London, 1953, стр. 399.

низированным Бирмингемом». В настоящее время, указывает далее автор, «между этими городами почти нет разницы в отношении профессиональной организации», что вызывает проекты переноса завода «Моррис» из Оксфорда в Бирмингем.

Размещение автомобилестроения по отдельным городам показано на карте на стр. 267. Важное место среди центров автомобилестроения занимает Большой Лондон. В пределах так называемого Внешнего кольца Большого Лондона и поблизости от него расположен десяток автомобильных заводов. Крупнейший из них — завод американской компании «Форд» в Дагенеме, одном из восточных районов Большого Лондона. Он организован по типу фордовских заводов в Детройте с максимальным разделением труда при поточной системе и с полным циклом производства, включая изготовление моторов, отдельных деталей, штамповочный, литейный и даже доменный цехи.

Из других предприятий этого центра автостроения важнейшие — заводы «Ассошиэтед Эквипмент Компани» в Саутолле, производящие грузовики, автобусы и троллейбусы, заводы грузовиков «Деннис» в Гилдфорде и «Скеммел» в Уотфорде. Автомобильные заводы имеются также в Кройдоне, Стейнсе, Темз-Диттоне, Мейдстоне.

Другой крупный центр автостроения — Оксфорд. В пригороде Оксфорда Каули находятся предприятия «Бритиш Моторс Корпорейшн» («Моррис-Неффилд») — заводы автосборочные, моторные и некоторых составных частей автомашин; большинство частей доставляется сюда из Бирмингема и других городов Великобритании.

К северу от Лондона, в Бедфордшире, относящемся к району Восточной Англии, находится третий крупный центр производства автомобилей — Лутон. Здесь размещены два завода фирмы «Воксхолл» и три завода других фирм.

В Западном Мидленде выделяются как крупные центры автостроения Ковентри и Бирмингем. Ковентри — родина британской автопромышленности. Здесь имеется одиннадцать автомобильных заводов (не считая предприятий смежных производств). Среди них — завод старейшей английской автомобильной фирмы «Даймлер», существующей с 1896 г. и выпускающей дорогие машины. Три завода в Ковентри принадлежат фирмам, находящимся под контролем монополистической компании «Рутс» (заводы «Хамбер», «Хиллмен» и «Санбим-Толбот»), остальные — компаниям «Стандард Триумф», «Армстронг-Сиддли» и др. Несмотря на сосредоточение в нем значительного числа автозаводов, Ковентри утратил свое прежнее значение главного центра производства автомобилей, так как большинство его заводов не являются ведущими ни по масштабу производства, ни по его организации.

В Бирмингеме сосредоточено пять автомобильных заводов. Из них один — очень крупный завод «Бритиш Моторс Корпорейшн» («Остин»), другой — завод грузовиков той же монополии («Моррис-Неффилд»), остальные принадлежат компаниям «Рутс», «Сингер» и «Уолсли». Второстепенные центры автостроения в Западном Мидленде — Вулвергемптон, Уэст-Бромвич, Олстер, Малверн-Линк.

В Ланкашире выделяется производство автобусов и грузовиков в Лейленде и Престоне, в Чешире — завод автомобилей компании «Роллс-Ройс».

По производству автомобильных моторов выделяются Лондон, Оксфорд, Ковентри, Дерби.

Английская статистика отдельно от автомобильной промышленности учитывает авторемонтную. По данным промышленной переписи 1948 г., в ней насчитывается 1,3 тыс. предприятий с 71,7 тыс. рабочих и служащих. Эти предприятия размещаются по всем районам страны, но особенно выделяются Лондон с Юго-востоком, где сосредоточено 30% этой отрасли промышленности. За ним следуют Северо-запад (15%) и Западный и Восточный Йоркшир (10%).

Производство мотоциклов и велосипедов. Велосипедная промышленность возникла в Англии, в металлообрабатывающем районе Западного Мидленда, в последней четверти XIX в. и заняла господствующее положение на мировом рынке. На базе велосипедостроения в XX в. развилось мотоцикlostроение, также ориентировавшееся в значительной мере на экспорт и занявшее первое место в мире.

В мотоцикlostроении господствуют три монополистических компании — «БСА», «Роял Энфилд» и «Бриел Моторс», дающие вместе половину всего количества производимых в стране мотоциклов. Имеется картельное объединение — Британский союз заводчиков велосипедов и мотоциклов.

Производство мотоциклов и велосипедов требует изготовления значительного количества составных частей и деталей и последующей сборки их. В связи с этим в производстве мотоциклов и велосипедов участвует ряд смежных предприятий, некоторые из них обслуживают и автостроение.

Производство мотоциклов в Великобритании в 1952—1954 гг. составляло от 154 до 179 тыс. штук в год, производство велосипедов — 3—3,6 млн. штук в год. До 40% производимого количества мотоциклов и более 65% велосипедов экспортируется. Основными рынками сбыта являются страны Европы. Второе место в экспорте занимают страны Британской империи. Соперником Англии по мотоцикlostроению является Западная Германия.

Главным центром британского мотоцикlostроения и велосипедостроения является Бирмингем. Здесь находятся заводы указанных выше монополистических компаний, господствующей

щих в этой отрасли. Другие важные центры мотоцикlostроения находятся также в Западном Мидленде: это — Ковентри и Вулвергемптон. В Бирмингеме и вокруг него сосредоточены и смежные производства, поставляющие детали мотоциклов. Вне Западного Мидленда из центров мотоцикlostроения выделяются Большой Лондон и Шеффилд.

Производство тракторов и сельскохозяйственных машин. Производство тракторов и сельскохозяйственных машин, получившее большое развитие в Великобритании за последние 25 лет, осуществляется как специальными фирмами сельскохозяйственного машиностроения, так и автомобильными фирмами.

В этой отрасли имеет место сильная централизация капитала: семь компаний производят две трети всей продукции. Крупнейшая фирма сельскохозяйственного машиностроения — «Мэссей-Харрис-Фергюсон». Она образовалась в результате слияния в 1953 г. английской компании «Гарри Фергюсон» с американско-канадской компанией «Мессей-Харрис». Объединенная компания владеет заводами сельскохозяйственных машин и тракторов в Англии, США, Канаде, Южно-Африканском Союзе, Франции и Западной Германии. Производство комбайнов в Англии почти полностью сосредоточено на заводах этой компании.

Другой монополистической фирмой этой отрасли, действующей главным образом в области тракторостроения, является филиал американского автомобильного треста «Форд Моторс К^о». Из остальных компаний важнейшие — «Рэнсом Симс», тесно связанная с «Фордом», и «Дэвид Браун». Тракторы производятся также трестом «Бритиш Моторс Корпорейшн» и другими автомобильными фирмами.

В первые годы после окончания второй мировой войны в Англии возникло много мелких фирм сельскохозяйственного машиностроения, но под давлением конкуренции монополистических компаний число их сокращается. Эти фирмы изготовляют менее сложный сельскохозяйственный инвентарь. Некоторые из них работают по заказам крупных компаний, поставляя им детали сельскохозяйственных машин и тракторов.

В 1954 г. в Великобритании было изготовлено 135 тыс. сельскохозяйственных тракторов, 32 тыс. садово-огородных тракторов, 30 тыс. тракторных плугов, 4 тыс. сеялок, 20 тыс. косилок, 6 тыс. комбайнов, 2 тыс. картофелекопалок, 10 тыс. доильных машин.

Крупным потребителем продукции английского сельскохозяйственного машиностроения и тракторостроения является британское фермерство. Однако свыше половины этой продукции экспортируется в страны Европы (Швецию, Данию, Францию и др.) и Америки (в Канаду и США), а также в Южно-Африканский Союз.

Главные районы сельскохозяйственного машиностроения — Восточная и Юго-восточная Англия, где сосредоточено большинство посевов и крупных капиталистических ферм. Центрами сельскохозяйственного машиностроения являются здесь Ист-Хоридон, Бери-Сент-Эдмундс, Норидж, Колчестер и входящие в состав Большого Лондона Гилдфорд и Рочестер. Тракторостроение сосредоточено в Дагенеме, Базилдоне, Лутоне, Оксфорде. В Саутгемптоне имеется завод американской компании «Эллис Чалмерс», производящий сборку тракторов.

АВИАЦИОННАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Общая характеристика. Производство самолетов, являясь по времени своего развития одной из наиболее молодых промышленных отраслей, увеличилось за время второй мировой войны в несколько раз и заняло заметное место в британском машиностроении.

По промышленной переписи 1950 г., в Великобритании имеется 195 предприятий авиастроения, в которых занято 100 тыс. рабочих и 43 тыс. человек инженерно-технического персонала и служащих. Удельный вес авиационной промышленности в британском машиностроении по числу занятых лиц составляет лишь 4%, по валовой продукции — более 6%.

Преобладающую роль в современном британском авиастроении играет производство военных самолетов, статистика которого не публикуется.

С конца тридцатых годов, когда в связи с войной производство самолетов в Англии приняло массовый, серийный характер, в этой отрасли стала широко применяться система разделения производственного процесса, которая к тому времени уже внедрилась в автомобильной промышленности. Современное английское авиастроение характеризуется раздельным изготовлением составных частей и деталей самолета с последующей сборкой их. Из имеющихся в Великобритании 195 предприятий авиационной промышленности только 36 заводов занимаются изготовлением каркасов самолетов и сборкой машин, 6 заводов производят авиационные моторы, а остальные — отдельные части и детали самолетов.

Кроме заводов авиационной промышленности, в производстве самолетов участвуют и предприятия других отраслей — автомобильной, электротехнической и пр., которые поставляют самолетостроительным заводам часть моторов и ряд деталей и принадлежностей (измерительных приборов, электрооборудования, радиоаппаратов и др.). Вместе с тем и авиационные предприятия изготавливают некоторые виды автомобильного оборудования.

Для самолетостроения, как молодой отрасли британской промышленности, характерна высокая степень монополизации. Крупнейшая из английских монополистических авиационных компаний — «Де Хавилленд Эйркрафт Компани», основанная в 1920 г. Она владеет самолетостроительными и моторостроительными заводами, а также вспомогательными машиностроительными и металлургическими предприятиями. Эта компания имеет филиалы с самолетосборочными заводами в ряде стран Британской империи (в Австралии, Новой Зеландии, Канаде, Южно-Африканском Союзе, Южной Родезии), что помогает ей расширять сбыт продукции. Со времени второй мировой войны компания «Де Хавилленд» наряду с гражданскими самолетами производит бомбардировщики «Москито», истребители «Вампир» и другие военные самолеты, а также транспортные реактивные самолеты «Комет».

Большую роль в британском авиостроении играют несколько монополистических фирм, объединенных с 1935 г. холдинг-компанией «Хаукер-Сиддли Эйркрафт Компани», а именно:

а) «Армстронг-Уитворт Эйркрафт», основанная в 1921 г. и связанная с концерном «Виккерс». Эта фирма положила начало производству в Англии цельнометаллических самолетов. Она выпускает разнообразные типы военных и гражданских самолетов;

б) «Глостер Эйркрафт», основанная в 1917 г. Специализирована на производстве легких самолетов, в частности истребителей типов «Тайфун», «Харрикейн», «Гладиатор», «Метеор»;

в) «Хаукер Эйркрафт», основанная в 1933 г. (на базе прежде существовавшей фирмы «Соптвич»). Она выпускает военные самолеты, преимущественно истребители тех же типов, что и «Глостер Эйркрафт»;

г) «Авро» («А. В. Роз энд Компани») — старейшая в Англии авиационная фирма, основанная в 1909 г. В годы второй мировой войны выпускала тяжелые бомбардировщики (типов «Манчестер», «Ланкастер», «Линкольн») и транспортные самолеты («Йорк» и др.).

В это же объединение входят: фирма «Армстронг-Сиддли Моторс», производящая авиационные (и автомобильные) двигатели и тесно связанная с монополией «Армстронг-Уитворт»; канадская самолетостроительная компания «А. В. Роз» — филиал одноименной английской монополии; компания «Хай Дюти Аллойс», производящая специальные качественные сплавы.

Судить о производственной мощи монополистического объединения «Хаукер-Сиддли» можно по тому, что за время второй мировой войны входящие в него компании поставили

британскому военно-воздушному флоту 40 тыс. самолетов и 38,5 тыс. авиационных моторов (30% поставок всего британского авиастроения в годы войны).

Важное место в английском авиастроении принадлежит также авиационным фирмам «Бристоль Эйрплэйн Компани», «Виккерс-Армстронг» и «Фэйри Авиэйшн Компани». Они производят разнообразные типы военных самолетов, в частности реактивные самолеты «Британия» и «Вайкаунт». Компания «Виккерс-Армстронг», входящая в военно-промышленный концерн «Виккерс», приобрела путем скупки акций фирму «Сапермарин», производящую гидросамолеты.

В производстве авиационных двигателей действуют компании, являющиеся филиалами крупнейших самолетостроительных монополий: «Армстронг-Сиддли Моторс», «Бристоль Эйрплэйн», «Де Хавилленд Энджин», а также «Роллс-Ройс» и «Рой Фэддн». Имеется также государственное экспериментальное авиадвигателестроительное предприятие «Поуэр Джетс» (в форме акционерного общества).

Старейшие предприятия британского авиастроения возникли в пятилетие, предшествовавшее первой мировой войне. Так, в 1909 г. была организована фирма «А. В. Роэ» («Авро») с заводом в Манчестере; в следующем году образовались акционерные общества «Бритиш энд колониал Эйрплэйн Компани» (ныне «Бристоль Эйрплэйн К^о») и «Блэкберн Эйркрафт». В 1911—1917 гг. возникло еще несколько авиастроительных компаний.

Во время мировой войны 1914—1918 гг. авиация впервые получила применение в военных действиях и началось производство военных самолетов. В эти годы на заводе компании «Хендли Пэйдж» в Криклвуде (Лондон) был изготовлен первый в мире тяжелый бомбардировщик.

После войны продолжалось развитие британского самолетостроения. В начале двадцатых годов образовались крупнейшие авиапромышленные компании — «Де Хавилленд» и «Армстронг-Уитворт», в конце двадцатых годов — «Виккерс-Армстронг».

Со второй половины тридцатых годов, в связи с подготовкой к войне, началось сооружение ряда новых авиационных заводов и возникли новые авиастроительные компании. Строительство некоторых заводов, связанное с программой вооружения, финансировалось государством.

Вторая мировая война вызвала крупные правительственные заказы авиационным компаниям, приносявшие последним огромные прибыли. В 1939—1943 гг. происходил усиленный рост британского авиастроения. Были сооружены новые заводы (некоторые из них помещались под землей для защиты от бомбардировок) и переклещен на самолетостроение ряд предприятий других отраслей машиностроения. Годовое производство

самолетов в Англии увеличилось с 2,8 тыс. штук в 1938 г. до 15 тыс. в 1940 г. и до 26 тыс. в 1943 г. При этом было повышено качество самолетов, созданы новые конструкции их — бомбардировщики «Москито», истребители «Тайфун», «Гладиатор», «Харрикейн», «Метеор» и др. В конце войны английские заводы стали изготавливать самолеты с реактивным двигателем.

Рост британской авиационной промышленности за время войны не только превратил ее в одну из крупнейших отраслей машиностроения, но и вызвал переход к системе серийного производства. Развитие британского авиастроения сопровождалось расширением предприятий и усилением мощности монополистических компаний.

С окончанием войны, когда прежняя потребность в военных самолетах сократилась, перед британским авиастроением остро встала проблема сбыта. Проблема эта осложнилась конкуренцией со стороны Соединенных Штатов Америки, производивших в конце второй мировой войны свыше 125 тыс. самолетов в год, т. е. в пять раз больше, чем Англия. Американские авиационно-промышленные тресты при поддержке защищающего интересы монополий правительства обеспечили сбыт своих самолетов в большинстве стран капиталистического мира, включая и страны Британской империи.

Гонка вооружений в странах Атлантического блока вызвала рост заказов на военные самолеты. Великобритания было предоставлено в основном снабжение участников этого блока реактивными самолетами, разработка различных типов которых является преимуществом британского авиастроения перед американским. Используя эту специализацию и свое преимущество в ней, британские авиационные компании старались завоевать внешние рынки сбыта также поставками мощных транспортных реактивных самолетов (типов «Британия», «Вайкаунт», «Комет»). В связи с этим на рынках Северной и Южной Америки развернулась борьба авиационных компаний США против английских реактивных транспортных самолетов.

С 1953 г. английское правительство в целях укрепления позиций британских авиационных монополий на внешних рынках распространило на производство реактивных транспортных самолетов привилегию так называемого наивысшего приоритета, предоставленную в 1952 г. производству военных самолетов и заключающуюся в первоочередном снабжении авиационных заводов специальными сплавами и другим сырьем, а также отдельными деталями.

Сообщаемые статистикой сведения о количестве производимых в Великобритании после войны самолетов неполны: из них исключены военные самолеты, поставляемые британскому военно-воздушному флоту. Приведем эти сведения.

Производство самолетов в Великобритании
(исключая поставки британскому военно-воздушному флоту)¹

Годы	Количество произведенных самолетов	В том числе на экспорт
1949	452	418
1950	517	489
1951	526	518
1952	388	342
1953	628	576
1954	388	351

¹ Monthly Digest of Statistics. July, 1955.

Как видно из этой таблицы, из общей продукции британского самолетостроения, исключая поставки военно-воздушному флоту, 90—96 % идет на экспорт.

География авиастроения. Подавляющее большинство британских самолетостроительных заводов расположено в Южной Англии. Главным районом самолетостроения является Большой Лондон, в котором вместе с прилегающими к нему графствами сосредоточено более половины общего количества лиц, занятых в британской авиационной промышленности.

В пределах Большого Лондона самолетостроительные заводы размещены в его северных, западных и юго-западных районах. На севере — в Хатфилде — находится завод крупнейшей авиационной компании «Де Хавилленд», на западе заводы имеются в Хейсе, Хестоне, Фелтеме, Хаунслоу и Аксбридже, на юго-западе — в Кингстоне и на севере — в Радлетте. В прилегающих к Большому Лондону районах центрами авиастроения являются Уэйбридж (Суррей), Лутон (Бедфордшир), Реддинг и Хангерфорд (Беркшир) и Рочестер (Кент).

Значительную роль в самолетостроении играют центральное побережье Ла-Манша и Юго-запад. На побережье Ла-Манша, где выделяется производство гидропланов, летающих лодок и вертолетов (геликоптеров), авиационные предприятия расположены поблизости от судостроительных в Саутгемптоне и его окрестностях, в Портсмуте и в Каусе, на острове Уайт. В Юго-западном районе выделяются крупные авиационные заводы в Бристоле и близ Глостера, принадлежащие компаниям «Бристоль Эйрплейн» и «Глостер Эйркрафт». Другими авиастроительными центрами этого района являются Йовил и Эксетер.

Кроме южных районов Англии, самолетостроение имеется в других частях страны. В Западном Мидленде расположены два авиастроительных завода — близ Ковентри («Армстронг-Уитворт») и в Вулвергемптоне. В Северо-западном районе центрами самолетостроения являются Манчестер и Стокпорт,

в Восточном Райдинге — Браф (у устья Хамбера), в Средней Шотландии — Думбартон и в Северной Ирландии — Белфаст.

Размещение самолетостроения в Великобритании несколько напоминает размещение автомобильной промышленности. Однако география этих двух новых отраслей машиностроения сложилась различными путями. Автомобильная промышленность, как было показано, возникла и развивалась первоначально в Западном Мидленде на базе существовавших там прежде велосипедостроения и металлообработки, а затем переместилась в значительной степени в Большой Лондон и Юго-восточную Англию. Авиационная же промышленность (если не считать старейшего завода, построенного в 1909 г. в Манчестере) с самого начала сосредоточилась на юге Англии, особенно вокруг Лондона.

Зависимость от источников сырья и топлива не влияла сколько-нибудь значительным образом на размещение английского авиастроения, поскольку в его производственных издержках оплата труда превышает стоимость сырья, топлива и электроэнергии, вместе взятых. К тому же авиастроение потребляет довольно разнообразное сырье — сталь, легкие металлы, пластмассы, древесину (особенно фанеру) и пр., — поставляемое из разных районов.

Сосредоточение самолетостроения в южных районах было обусловлено рядом причин. Одна из них — та самая, которая вызвала перемещение автомобилестроения из Мидленда на Юго-восток, — заключалась в стремлении авиационных монополий разместить свои предприятия вне старых индустриальных районов с организованным рабочим населением. Другая причина связана с особенностями авиационного производства. Так, для самолетостроительного завода нужно помещение с огромной площадью и с большой высотой стен, поскольку в нем производится целый ряд производственных операций и затем сборка самолетов, каждый из которых занимает много места. К помещению завода должна примыкать большая свободная площадь, на которой можно было бы возвести ангары для временного хранения изготовленных самолетов. Кроме того, необходима еще большая площадь для сооружения испытательного аэродрома. Все эти условия было труднее найти в гористых местностях и в густо застроенных старых индустриальных районах, чем в равнинных областях Южной Англии, представляющих собой аграрные районы. Постройка в этих областях самолетостроительных заводов была связана с покупкой и застройкой сельскохозяйственных участков, что в то время в условиях упадка английского земледелия не представляло трудностей.

Для сооружения заводов гидросамолетов требовалось еще одно условие — непосредственная близость их к укрытому водному бассейну — бухте или эстуарию реки.



Размещение авиационной промышленности

Районы Южной Англии первоначально удовлетворяли как стремление предпринимателей размещать свои заводы в местностях без крупных профессиональных организаций, так и требования, вытекающие из специфики самолетостроительного производства. Позднее, когда по мере индустриализации южных районов в них развилось рабочее движение, авиастроение продвинулось в районы Западного Мидленда, Ланкашира и Йоркшира. Накануне и во время второй мировой войны новые самолетостроительные заводы размещались по стратегическим соображениям (в целях рассредоточения авиастроения, сконцентрированного вокруг Лондона) в районах Средней и Северной Англии.

Заводы авиамо́торов немногочисленны и находятся в районах самолетостроения: два в Большом Лондоне, два на Юго-западе, близ Бристоля и Глостера, один в Ковентри и один в Дерби.

Кроме того, как уже отмечалось, авиамоторы изготавливаются также заводами автомобильных двигателей. Производство пропеллеров тоже тяготеет к районам самолетостроения: шесть пропеллерных заводов находятся на Юго-западе, четыре в Большом Лондоне, один в Ланкашире.

Что касается многочисленных предприятий по производству других составных частей и оборудования самолетов, то главными районами их сосредоточения являются Западный Мидленд и Большой Лондон, районами меньшего значения — Ланкашир и Западный Райдинг.

СУДОСТРОЕНИЕ

Общая характеристика отрасли. Относясь к числу старых отраслей промышленности, судостроение поныне занимает одно из первых мест в машиностроении Великобритании.

Продукция британского судостроения весьма разнообразна, что позволяет говорить о сложности структуры отрасли. Так, есть верфи, строящие пассажирские суда, и верфи, строящие грузовые суда. Среди последних выделяются специализированные верфи для строительства нефтеналивных судов (танкеров), рыболовных судов, судов-холодильников и др. Имеются заводы паровых и дизельных двигателей и прочего машинного оборудования для судов. Есть верфи, производящие только ремонт пассажирских и грузовых судов.

Статистика не делает разграничения между всеми этими подразделениями судостроительной промышленности, поскольку наряду с узко специализированными верфями есть предприятия смешанного типа. Особо выделяются только государственные верфи и заводы военного судостроения и судоремонта.

В опубликованных материалах промышленной переписи 1950 г. указывается, что в Великобритании имеется 786 судостроительных предприятий (включая мелкие — с числом занятых лиц свыше 10). Общее число занятых в судостроении лиц составляет, по этим же данным, 276 тыс., а годовая валовая продукция отрасли — 301 млн. ф. ст. Предприятий государственного военного судостроения насчитывается 104 с 61 тыс. занятых лиц и с валовой продукцией в 66,7 млн. ф. ст. Таким образом, по числу занятых лиц и по стоимости продукции удельный вес военного судостроения во всей британской судостроительной промышленности составляет 22%. Однако фактически удельный вес его еще выше, так как многие предприя-

тия гражданского судостроения выполняют и государственные военные заказы.

В британском судостроении сохраняется еще значительное число небольших предприятий. В мелких и средних предприятиях, насчитывающих менее 500 рабочих и служащих в каждом, сосредоточено 41,5% общего количества лиц, занятых в судостроении, в предприятиях же с 500 и более рабочих и служащих занято 58,5% всех занятых в судостроении.

Высокий удельный вес мелких и средних предприятий объясняется тем, что, как было отмечено выше, к судостроительной промышленности британская статистика относит также судоремонтные заводы, верфи, строящие небольшие рыболовные суда, предприятия, производящие двигатели для судов.

Процесс концентрации производства связан с образованием крупных судостроительных компаний, поглотивших более мелкие и занявших господствующее положение.

Концентрация производства в британском судостроении¹

Предприятия с числом занятых лиц	Удельный вес во всем судостроении по числу занятых лиц (в %)
От 11 до 99	12,1
От 100 до 499	29,4
От 500 до 999	15,0
От 1 000 и выше	43,5
	100,0

¹ Final Report on the Census of Production for 1948, vol. 4, London, 1952.

В настоящее время из нескольких десятков британских судостроительных компаний выделяется около десятка компаний монополистического типа. Важнейшие из них — «Харленд энд Вульф», «Джон Браун» и «Фэрфилд», действующие в основном в районе Глазго, «Армстронг-Виккерс» и «С. Хантер энд Ричардсон» — в районе Ньюкасла, «Кэмел-Лэйрд» — в районе Ливерпуля. Эти компании тесно связаны с банками и с группировками монополистического капитала, в частности с финансовыми группами Боклю — Гест — Болдуин и Коллвилс — Браун. Некоторые из судостроительных монополий производят также сырье или полуфабрикаты для сооружения судов. Государству принадлежит только большинство специальных военных судостроительных и судоремонтных верфей, которые находятся в ведении адмиралтейства.

Между указанными отраслями судостроительной промышленности существуют различия в условиях производства. Для гражданского судостроения и тесно связанного с ним производства машинного оборудования характерна сильнейшая зависимость от рыночной конъюнктуры. Работа судоремонтных предприятий не подвержена таким сильным колебаниям, поскольку судовладельцам приходится проводить ремонт и в кризисные годы. Еще менее зависят от колебаний промышленного цикла предприятия военного судостроения.

Великобритания долго удерживала первенство в мировом судостроении, чему способствовало прежде всего то обстоятельство, что она сама, оставаясь крупнейшим в мире морским перевозчиком, представляла емкий внутренний рынок сбыта для продукции британского судостроения. Положение последнего усиливалось также благодаря тому, что Великобритания располагала развитой металлургической промышленностью и обладала кадрами квалифицированной рабочей силы.

В первой половине девяностых годов общий тоннаж судов, спускаемых на воду с британских частных судостроительных верфей, составлял в среднем около 1 млн. бр.-рег. т в год, что превышало 80% продукции мирового гражданского судостроения. С того времени до 1930 г. продукция британского частного судостроения, хотя и испытывала сильные колебания конъюнктурного характера, увеличилась почти в полтора раза: в 1910—1914 гг. она составляла в среднем в год 1,6 млн., а в 1927—1930 гг. 1,4 млн. бр.-рег. т. Однако это сочеталось со снижением удельного веса Великобритании в мировом производстве судов в 1910—1914 гг. до 60%, а в 1927—1930 гг. до 53%. Отмеченное снижение удельного веса вызывалось более быстрым ростом судостроения в других странах.

Со времени окончания первой мировой войны по 1930 г. максимальная загрузка британского судостроения не превышала трех четвертей его производственной мощности, а число безработных судостроителей не опускалось ниже 20% всех рабочих судостроительной промышленности. Британское судостроение особенно тяжело перенесло углубление мирового экономического кризиса в 1932—1933 гг.: выпуск судов в Англии уменьшился в 1933 г. в одиннадцать раз по сравнению с 1930 г. (до 131 тыс. бр.-рег. т), а безработица охватила около двух третей всех застрахованных рабочих судостроительной промышленности. В эти годы удельный вес Англии в мировом судостроении, продукция которого сократилась в шесть раз, снизился до 27%.

Политика монополистических компаний в эти годы в области судостроения, как и в других старых отраслях британской промышленности, была направлена на сокращение производственной мощности судостроения. В течение тридцатых годов были демонтированы верфи, могущие строить суда общим тон-

нажем свыше 1,25 млн. бр.-рег. т. Это означало уничтожение около одной трети всей британской судостроительной промышленности.

Однако даже после уничтожения указанных мощностей британское судостроение работало далеко не с полной нагрузкой. В 1938 г., когда гражданское судостроение капиталистического мира в целом превзошло предкризисный уровень, продукция британских верфей достигла лишь двух третей своего объема 1930 г. В результате этого удельный вес Англии в судостроении капиталистического мира в 1936—1938 гг. составлял 36%. Восстановлению положения британского судостроения препятствовало сокращение внешней торговли Англии и ее судоходства, а также экспансия судостроительных монополий других стран, особенно Германии и Японии.

Вторая мировая война вызвала в Англии большой спрос на продукцию как военного, так и гражданского судостроения, который не мог быть удовлетворен даже в пределах всей производственной мощности британских судостроительных верфей. Мешал этому прежде всего недостаток квалифицированных рабочих-судостроителей, многие из которых за двадцать лет хронической недогрузки судостроения и массовой безработицы перешли в другие промышленные отрасли. Продукция судостроения лимитировалась также нехваткой листовой стали, в особенности легированной.

Огромное значение судостроения в условиях мировой войны послужило основанием для британских монополистических компаний переложить расходы по строительству судов на государство. Так, в 1942—1943 гг. 75—80% судостроительного производства финансировалось из государственных средств. В интересах сокращения сроков постройки судов была проведена специализация каждой верфи на одном или двух типах судов, были упрощены конструкции, введен метод сварки. Однако за годы войны, с 1940 по 1945 гг., продукция британского судостроения колебалась от 843 тыс. до 1284 тыс. бр.-рег. т в год, отставая от уровня 1927—1930 гг. В то же время в Соединенных Штатах Америки строительство судов развивалось очень быстрыми темпами.

Если в 1938 г. в Англии было спущено на воду в пять раз больше судов (по тоннажу), чем в США, то в 1943 г. продукция судов в США превышала британскую более чем в десять раз. В конце войны США резко сократили выпуск судов и по окончании войны продолжали сворачивать судостроительную промышленность, производственная мощность которой далеко превышала возможности сбыта продукции в послевоенный период.

Используя после войны хозяйственные затруднения в капиталистических странах Европы, американские судостроительные монополии тормозили в этих странах, в частности в

Производство торговых судов в Великобритании и США
(в тыс. бр.-рег. т)¹

Годы	Великобритания	США	Годы	Великобритания	США
1938	1 024	160	1947	1 192	164
1940	843	529	1948	1 176	128
1941	1 193	1 032	1949	1 268	632
1942	1 284	5 480	1950	1 324	436
1943	1 146	11 448	1951	1 340	164
1944	932	9 288	1952	1 304	468
1945	898	5 840	1953	1 316	540
1946	1 120	501	1954	1 408	476

¹ Lloyd's Register of Shipping за соответствующие годы. United Nations. Monthly Bulletin of Statistics, March, 1955.

Англии, работу судостроительной промышленности. Одним из средств воздействия американских монополий на британское судостроение явилось ограничение поставок стали Англии по «плану Маршалла», когда из-за нехватки стали британская судостроительная промышленность была вынуждена сокращать постройку судов, несмотря на наличие заказов.

Хотя в 1952—1953 гг. производство стали и стального листа в Англии увеличилось, это неполностью разрешило проблему снабжения сталью британского судостроения, так как осуществлявшаяся в Англии милитаризация промышленности приводила в эти годы к расходованию все большего количества стали на производство вооружения; английское правительство ограничило отпуск стали судостроительным компаниям на сооружение торговых судов нормой в размере половины нужного количества. Таким образом, как во время войны и во время действия «плана Маршалла», так и в последующее время недостаток стали являлся одним из главных факторов, лимитировавших работу английского гражданского судостроения. Недостаток стали задерживал процесс постройки судов, что нарушало ритмичность работы верфей.

К 1953 г. восстановили производственную мощность своих верфей конкуренты Англии — Западная Германия и Япония, а также Нидерланды, Франция, Италия. К началу 1955 г. в стадии строительства находились в разных странах суда со следующим общим тоннажем:

Великобритания	2 140 тыс. бр.-рег. т	Нидерланды	530 тыс. бр.-рег. т
США	100 » » »	Франция	449 » » »
Япония	376 » » »	Швеция	433 » » »
Западная Германия	772 » » »	Италия	195 » » »

Высокие качества сооружаемых в Великобритании судов помогают британским судостроительным фирмам успешно бо-

роться с иностранной конкуренцией на международном рынке. Среди выполняемых английским судостроением иностранных заказов имеются, в частности, заказы Советского Союза.

На протяжении девяти послевоенных лет — с 1946 по 1954 г. — общий тоннаж судов, ежегодно спускаемых на воду в Великобритании, возрос с 1,1 млн. до 1,4 млн. бр.-рег. т. Таким образом, британское частное судостроение в 1954 г. приблизилось к уровню 1929 г. (1,5 млн. бр.-рег. т). При этом оставалась неиспользованной часть производственной мощности британских частных верфей, могущих ежегодно выпускать со своих стапелей суда общим тоннажем в 1,7—1,8 млн. бр.-рег. т.

География британского судостроения. Основные черты размещения морского судостроения вытекают из характера его продукции. Возникая в данной стране в силу определенных социально-экономических условий, морское судостроение в пределах этой страны размещается либо непосредственно у моря, либо у защищенных от морских бурь водных бассейнов (рек, каналов, озер), в которые можно спускать сооружаемые суда и по которым эти суда могут выйти в море. Поскольку сооружение судна требует затраты значительного количества сырья, местоположение судовой верфи должно обеспечивать возможность снабжения ее этим сырьем без чрезмерных расходов по его доставке.

Переход английского судостроения во второй половине XIX в. от постройки деревянных парусных кораблей к сооружению крупных металлических судов с паровыми двигателями повлек за собой изменение первоначально сложившегося размещения судостроения.

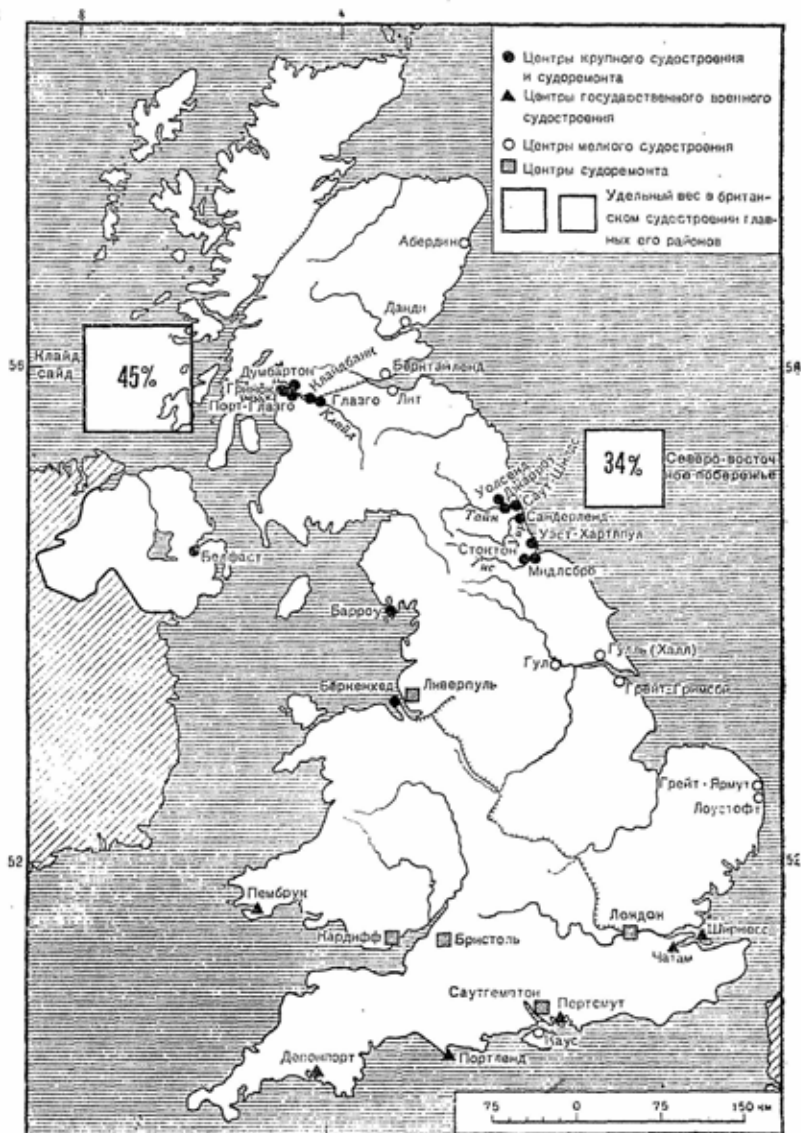
Важнейший район парусного кораблестроения в Англии возник поблизости от крупного морского порта Лондона на берегах Нижней Темзы. Последняя была доступна для прохода морских кораблей, а ее правые притоки протекали через холмистую область Уилда, покрытую дубовыми рощами и поставлявшую строительный лес для верфей. Другие центры кораблестроения возникли на западном побережье страны в устьях Мерсея (у Ливерпуля), Северна (у Бристоля) и Клайда (у Глазго). Сюда в XVIII в. стали доставлять лесоматериалы из Северной Америки. На восточном побережье Англии старым районом кораблестроения явились низовья Тайна (у Ньюкасла). Отсюда еще в феодальную эпоху возили в Лондон уголь для отопления жилищ, в связи с чем здесь развилось строительство специальных углевозных кораблей. С истощением местных лесов сюда стали доставлять лесоматериалы из Скандинавии. На восточном побережье кораблестроение велось и в рыболовных центрах — Гулле, Грейт-Гримсби, Грейт-Ярмуте, Абердине, куда также доставлялся скандинавский лес.

Пароходостроение в Англии получило развитие в 1850—1870 гг. В это время оно использовало существовавшие верфи и было сосредоточено преимущественно на Нижней Темзе. В дальнейшем пароходостроение все более перемещалось в устья рек, протекающих через районы черной металлургии,— в устья Тайна, Уира и Тиса на северо-восточном побережье Англии и в устье Клайда на западном побережье Шотландии. Верфи же района Темзы, куда доставка металла была сопряжена с высокими транспортными издержками, не могли конкурировать с верфями, расположенными в металлургических районах, и одна за другой прекращали свое существование. В результате происшедшего перемещения девять десятых британского гражданского судостроения в 1914 г. приходилось на два металлургических района — на северо-восточное побережье Англии (56 % тоннажа спущенных на воду судов) и на низовья Клайда (33 %).

В дальнейшем в ходе конкуренции между судостроительными компаниями район Клайда (Клайдсайд) занял в тридцатых годах первое место, давая 42—45 % общего тоннажа производимых в стране судов (не считая продукции государственных военных верфей), а район северо-восточного побережья перешел на второе место, производя 32—34 % тоннажа сооружаемых судов.

В районе Клайда судостроительные верфи тянутся на протяжении 30 км от Глазго вниз по течению реки и вдоль ее эстуария до Порт-Глазго и Гринока. Здесь же находятся металлургические заводы, снабжающие верфи листовой сталью, и заводы, поставляющие разнообразное оборудование для судов — котлы, турбины, паровые и дизельные двигатели и пр. Среди действующих в этом районе трех десятков судостроительных фирм выделяются монополистические компании «Джон Браун» и «Харленд энд Вульф». На берегах Клайда строятся суда самых разнообразных типов, но главной специальностью этого района считается производство крупных пассажирских судов для скорого трансокеанского сообщения (так называемых лайнеров). Развито здесь и производство крупных военных кораблей — крейсеров, линкоров.

На северо-восточном побережье Англии судостроительные предприятия расположены в низовьях рек Тайн (ниже Ньюкасла — в Саут-Шилдсе, Джарроу, Уолсенде), Уир (в Сандерленде) и Тис (в Мидлсбро и Стоктоне), а также в отдельных пунктах морского побережья (например, в Уэст-Хартлпуле). Здесь, как и на берегах Клайда, верфи находятся в непосредственной близости от металлургических предприятий и заводов различного судового оборудования. На Северо-востоке господствуют две судостроительные компании — «Виккерс-Армстронг» и «Суон Хантер энд Уигем Ричардсон». Среди разнообразных типов сооружаемых в этом районе судов преобла-



дают военные суда, нефтеналивные — танкеры и небольшие грузовые пароходы.

Помимо рассмотренных двух основных судостроительных районов, важное значение имеют три центра — Белфаст, Бёркенхед и Барроу. Белфаст в Северной Ирландии не имеет

собственной металлургии, но компания «Харленд энд Вульф», имеющая там крупные судостроительные верфи и заводы машинного оборудования для судов, использует географическое положение Белфаста, которое позволяет подвозить по морю сталь и уголь из близлежащих районов Средней Шотландии и Камберленда. В Белфасте производятся как океанские пассажирские, так и грузовые пароходы и теплоходы.

У Бёркенхеда, в эстуарии Мерсея, напротив Ливерпуля, находятся крупные судостроительные верфи компании «Кэмел-Лэйрд». Используя привозную сталь, они производят большие суда, в частности военные (линкоры).

В Барроу, на юге полуострова Фёрнесс (в Ланкашире), на базе местной металлургии возникло несколько судостроительных предприятий, среди которых господствующую роль играют верфи компании «Виккерс». Главной специальностью их является производство подводных лодок для военного флота. Вместе с тем в Барроу строятся и крупные военные, пассажирские и грузовые суда.

Особое место занимают три важных центра государственного военного судостроения Великобритании — Портсмут, Девонпорт (близ Плимута) и Чатам (в Кенте), где находятся верфи адмиралтейства. Местоположение этих центров обусловлено размещением на юге Англии поблизости от материка ряда военно-морских баз и стоянок флота. Необходимой принадлежностью военно-морских баз являются верфи для быстрого ремонта кораблей, поврежденных в ходе военных действий. В мирное время эти верфи, не будучи загружены судоремонтом, занимаются строительством новых военных судов. Они производят как большие, так и малые суда и подводные лодки. При этом машинное оборудование для судов большей частью поставляется частными фирмами, так что работа адмиралтейских верфей сводится главным образом к постройке стальных корпусов и к монтажу оборудования. Отдаленность центров государственного военного судостроения от металлургических районов вызывает необходимость в расходовании значительных средств на перевозку стальных листов и броневых плит.

Второстепенную роль играют центры мелкого судостроения. Так, в Саутгемптоне и в Каусе (на острове Уайт) строят яхты, катеры, моторные лодки и мелкие военные суда. В рыболовных центрах восточного побережья Англии — в Гулле и Гуле (в районе Хамбера), в Грейт-Гримсби и Грейт-Ярмуте развито производство траулеров и других рыболовных судов. В портах Восточной Шотландии — Данди, Лите и Бёрнтайленде — строятся рыболовные и небольшие грузовые, а в Абердине — рыболовные и китобойные суда.

Судоремонт, представляющий собой особую отрасль судостроения, развит, во-первых, в основных судостроительных

районах — на северо-восточном побережье Англии и на Клайде, а во-вторых, в крупных портах — Лондоне, Саутгемптоне, Ливерпуле, Кардиффе и др.

ЛОКОМОТИВОСТРОЕНИЕ

Общая характеристика отрасли. Локомотивостроение — одно из старых промышленных производств Великобритании, относящееся ныне к числу второстепенных отраслей ее машиностроения. В XIX в. Великобритания, начав раньше других стран строительство железных дорог и производство для них подвижного состава, занимала почти монопольное положение в мире по паровозостроению и экспортировала паровозы в страны всех континентов. С конца XIX в., когда в ряде стран были созданы свои паровозостроительные заводы, английское локомотивостроение лишилось мировой гегемонии и значение его в экономике страны стало падать. Рост паровозостроения в других странах вызвал сокращение экспорта паровозов из Англии и уменьшение их производства. Многие паровозостроительные заводы сделались паровозоремонтными, другие перешли на изготовление дизельных и дизельно-электрических локомотивов и электровозов.

По данным промышленной переписи 1950 г., в Великобритании имеется 377 предприятий локомотивостроения и локомотиворемонта с 84 тыс. рабочих и служащих. Большинство из них — ремонтные заводы.

В английском локомотивостроении различаются две группы предприятий. К одной из них относятся заводы, сооруженные железнодорожными компаниями для удовлетворения нужд своих дорог и перешедшие в 1946 г. вместе с железными дорогами в собственность государства. К другой группе относятся заводы, принадлежащие шестнадцати частным локомотивостроительным компаниям, наиболее крупные из которых — «Северная британская паровозостроительная компания» и «Бейер Пикон энд К^о». Удельный вес каждой из этих групп определяется следующими данными:

Государственные и частные заводы в британском локомотивостроении и ремонте¹

Заводы	Количество	Число рабочих и служащих (в тыс.)	Годовая валовая продукция (в млн. ф. ст.)
Государственные	340	63	39
Частных компаний	37	21	23

¹ The Report on the Census of Production for 1950, London, 1953.

Таблица эта отражает тот факт, что заводы частных компаний крупнее, чем государственные, которые в подавляющем

большинстве занимаются паровозоремонтом. Валовая стоимость продукции государственных заводов в 1,7 раза больше, чем частных, но это превышение также относится за счет паровозоремонта. Из производимых же локомотивов большинство изготавливается частными заводами.

Продукция британского локомотивостроения, составлявшая в среднем в 1907—1913 гг. 1,5 тыс. магистральных паровозов в год, сократилась в 1924—1938 гг. вдвое. После второй мировой войны, в 1949—1950 гг., производство паровозов находилось на том же уровне, что и перед войной, а с 1951 г. стало сокращаться дальше.

Производство локомотивов в Великобритании¹

Годы	Паровозы			Дизельные и дизельно-электрические локомотивы			Электро- возы
	всего	для Англии	на экс- порт	всего	для Англии	на экс- порт	
1950	808	453	355	515	148	367	3
1951	719	342	377	518	171	347	23
1952	559	260	299	651	244	407	25
1953	495	220	275	603	255	348	7
1954	583	305	278	667	300	377	6

¹ Monthly Digest of Statistics, July 1955.

Локомотивостроительные компании компенсируют падение производства паровозов усилением выпуска дизельных и дизельно-электрических паровозов. Большая часть производства последних — свыше 60% — идет на экспорт. Производство электровозов в Англии незначительно, как незначительна и степень электрификации ее железных дорог.

Основными покупателями британских локомотивов в 1953—1954 гг. являлись (по данным таможенной статистики Англии) Южно-Африканский Союз, Австралия, Индия, Испания, британские колонии в Африке.

Размещение локомотивостроения. Существующие в британском локомотивостроении две группы предприятий — заводы, принадлежащие железным дорогам, и заводы, принадлежащие локомотивостроительным компаниям, — различаются и характером размещения.

Местоположение заводов, принадлежащих железным дорогам и являющихся наиболее старыми (некоторые из них существуют около ста лет), обусловлено прежде всего тем, что для каждой железнодорожной компании было предпочтительно местонахождение предприятий по производству и ремонту локомотивов на пересечении нескольких ее дорог, т. е. в железно-

дорожном узле. Поскольку же производство локомотивов связано с расходом большого количества металла и угля, наиболее благоприятным является местоположение завода в железнодорожном узле, лежащем в угольно-металлургическом районе. Однако лишь немногие из паровозостроительных заводов, принадлежащих железным дорогам, имеют такое местоположение: в Дарлингтоне (Дургам), Донкастере (северо-восточнее Шеффилда), Дерби. Большинство же паровозостроительных заводов этой группы расположено вне металлургических районов, но у железнодорожных узлов. Те железнодорожные компании, которые не обладали дорогами в металлургических районах, строили заводы на своих дорогах вдали от сырья, имея возможность пользоваться на льготных условиях всей железнодорожной сетью и подвозить сырье с пониженными транспортными издержками. Важнейшие из таких центров паровозостроения и паровозоремонта — Кру (в Чeshire), Суиндон (в Уилтшире), Истли (у Саутгемптона), Ашфорд (близ Дувра). Многие из британских паровозостроительных заводов, принадлежащих железным дорогам и расположенных вдали от металлургических районов, превращены целиком в паровозоремонтные заводы.

Иными чертами характеризуется размещение заводов второй группы, принадлежащих локомотивостроительным компаниям. Такие заводы сооружались с ориентацией в значительной мере на экспорт и на удешевление доставки сырья и топлива. В связи с этим заводы локомотивостроительных компаний расположены в местах, где сочетается наличие крупных морских портов и близость топливно-сырьевой базы — угледобычи и металлургии. Главными районами этой группы локомотивостроения являются Южный Ланкашир с тремя крупными заводами (между Манчестером и Ливерпулем) и западная часть Средней Шотландии с четырьмя большими заводами (между Глазго и Килмарноком). Южный Ланкашир дает свыше половины, а Средняя Шотландия четверть всего количества экспортируемых локомотивов. Второстепенные районы этой группы локомотивостроения — Северо-восточная Англия и Западный Йоркшир.

ЭЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Общая характеристика. Являясь молодой отраслью британского машиностроения, электротехническая промышленность заняла по числу занятых лиц и по валовой продукции второе место, после автостроения. По промышленной переписи 1950 г., в ней имеется 1693 предприятия с 580 тыс. рабочих и служащих, что составляет 18% общего числа лиц, занятых во всем машиностроении.

Структура электротехнической промышленности Великобритании
(в 1950 г.)¹

Производства	Число предприятий	Число занятых лиц (в тыс.)	Валовая продукция (в млн. ф. ст.)
Электрических машин	952	274	259
Аккумуляторов и батарей	49	16	24
Провода и кабели	82	57	103
Осветительной аппаратуры, ламп и пр.	158	17	16
Радио- и телевизорных аппаратов и оборудования	452	216	184
Итого	1 693	580	586

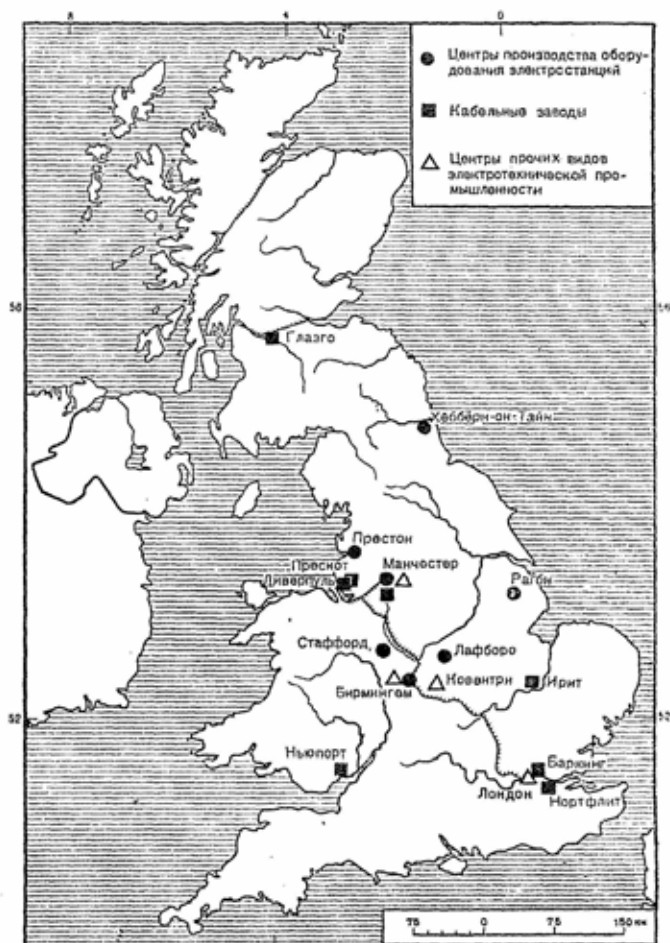
¹ The Report on the Census of Production for 1950, London, 1953.

Преобладающую роль в рассматриваемой отрасли промышленности играет электрическое машиностроение, на которое приходится около половины занятых во всей отрасли лиц и около половины валовой стоимости ее продукции. Второе место занимает производство аппаратов и оборудования для радиовещания и телевидения.

В электротехнической промышленности имеет место высокая централизация капитала. В ней господствует несколько крупных монополий, как «Метрополитен-Виккерс», «Томсон-Хаустон», «Ферранти», «Инглиш Электрик Компани», которые тесно связаны с американскими электротехническими трестами. Продукция различных отраслей британской электротехнической промышленности широко экспортируется.

Размещение. Тяжелое электромашиностроение, т. е. производство машинного оборудования для электростанций (генераторов, турбин, трансформаторов и т. п.), а также электровозов и трамваев, потребляющее много металла, размещается главным образом в Мидленде, Ланкашире и Лондонском районе. Крупнейшие заводы этой отрасли находятся в пригороде Манчестера — Траффорд-Парке (заводы, построенные американским трестом «Вестингауз» и приобретенные компанией «Метрополитен-Виккерс») и в Ратби (Мидленд). Из центров тяжелого электромашиностроения нужно отметить также Престон в Ланкашире, Стаффорд и Бирмингем в Мидленде, Хеббёрн-он-Тайн и Лафборо на восточном побережье.

В производстве кабеля и проводов занято лишь 10% рабочих и служащих всей электротехнической промышленности, а инвестировано около половины всех капиталовложений отрасли. Продукция этого производства идет для электропроводки и устройства местных электросетей, линий высоковольтной пере-



Размещение электротехнической промышленности

дачи, телефонных сетей, телеграфных кабелей, для оборудования самолетов, судов, подводных лодок и пр. Потребляя в качестве сырья медь, алюминий, сталь, свинец, резину, джут, это производство тесно связано с соответствующими отраслями и размещено в основном в портовых центрах. Кабельные заводы в низовьях Темзы близ Лондона — в Ирлите, Баркинге и Нортфлите — дают около половины всей продукции британской кабельной промышленности. Другие заводы находятся в районах цветной металлургии, в Южном Ланкашире (в Манчестере, Ливерпуле и Прескоте) и в Южном Уэльсе (в Ньюпорте), а также в Глазго.

Легкая электротехническая промышленность, производящая электромоторы, бытовые электромашины (стиральные машины, пылесосы, холодильники), телеграфные и телефонные аппараты, оборудование для радио и телевидения развилась в Англии за последнее десятилетие. Главными центрами ее являются Лондон, Манчестер, Бирмингем, Ковентри.

СТАНКОСТРОЕНИЕ

Общая характеристика. Производство металлообрабатывающих станков зародилось в Великобритании вскоре после промышленного переворота. Являясь технической базой машиностроения в целом, станкостроение развивалось применительно к запросам различных видов машиностроения, имеющих в Англии, — транспортного машиностроения, судостроения, производства шахтного оборудования, текстильного машиностроения, производства оружия. В английском станкостроении в ходе его развития важное место заняло производство тяжелых токарных, расточных, карусельных и продольно-строгальных станков. Созданные британской станкостроительной промышленностью типы станков играют и ныне большую роль на мировом рынке станочного оборудования, хотя Англия давно утратила ведущую роль в станкостроении капиталистического мира. В последние десятилетия XIX в. Англия уступила первенство по станкостроению США, а с 1910 г. ее оттеснила на третье место Германия. Перед первой мировой войной Англия изготовляла около 12% мировой продукции станков (в ценностном выражении). Война вызвала огромный спрос на станки и расширение мощности английской станкостроительной промышленности, но после 1919 г. британское станкостроение вступило в глубокий кризис сбыта, вызвавший разорение ряда фирм и сокращение производства. В двадцатых годах британское станкостроение экспортировало 30% своей продукции, но в то же время не удовлетворяло полностью потребности Великобритании в станках из-за ограниченности ассортимента выпускавшихся станков. Экономический кризис начала тридцатых годов снова тяжело ударил по английскому станкостроению, которое едва оправилось ко второй мировой войне.

В годы второй мировой войны происходило дальнейшее развитие британского станкостроения, которое в то время удовлетворяло внутренний спрос на станки на 78%.

Рост техники, изобретение новых машин сложной и точной конструкции, развитие автоматики, применение более прочных материалов — все это предъявило к британскому станкостроению ряд новых требований и вызвало необходимость создания станков новых конструкций.

Производством станков в Великобритании занято около 350 фирм, причем 90% всей продукции приходится на долю

120 фирм. Среди них выделяется несколько компаний монополистического типа: «Черчилль» (шлифовальные станки), «Батлер» (строгальные станки), «Арчдель» (сверлильные и фрезерные станки), «Уорд» (револьверные станки), «Алфред Герберт», «Асквис» и др. Последние две из названных компаний являются наиболее мощными и контролируют ряд других фирм.

В британском станкостроении занято 81 тыс. рабочих и служащих (в 1953 г.), т. е. около 2,5% лиц, занятых во всем машиностроении. В ценностном выражении продукция станкостроения составляет 4% всей продукции машиностроения.

В 1953 г. в Великобритании было изготовлено металлообрабатывающих станков:

токарных	4 588	штук	общим	весом	5,8	тыс. т.
револьверных	1 440	»	»	»	3,1	» »
токарно-автоматических	1 185	»	»	»	2,5	» »
шлифовальных	7 363	»	»	»	3,6	» »
сверлильных	5 994	»	»	»	4,7	» »
фрезерных	1 383	»	»	»	3,2	» »
расточных	829	»	»	»	2,0	» »
строгальных	1 379	»	»	»	2,6	» »

Размещение. Британское станкостроение сосредоточено в старых машиностроительных районах. Особенно выделяется Мидленд, на который приходится около 35% всей продукции британского станкостроения. Основные предприятия находятся в Бирмингеме и его окружении, в Ковентри и в Лестере. Второе место занимает Ланкашир, где сосредоточено 25% всего станкостроения. В Манчестере и его окружении насчитывается семнадцать станкостроительных заводов.

Третьим по значению станкостроительным районом является Йоркшир, дающий 20% продукции этой отрасли. В Галифаксе находится двадцать два станкостроительных завода, в Шеффилде двадцать семь.

Из остальных частей страны выделяются по количеству станкостроительных заводов район Глазго и район Лондона.

ПРОИЗВОДСТВО ТЕКСТИЛЬНЫХ МАШИН

Общая характеристика. Подобно тому как выработка текстильных изделий является старейшей отраслью фабричной промышленности, так и изготовление текстильных машин является старейшим из машиностроительных производств Англии. Оно возникло в период промышленного переворота. Одно из существующих в настоящее время предприятий британского текстильного машиностроения («Добсон и Барлоу» в Болтоне) было основано еще в 1790 г.

Британское текстильное машиностроение сохраняет господствующее положение на мировом рынке по экспорту важнейшего вида своей продукции — прядильных машин.

В составе современной британской промышленности текстильное машиностроение играет второстепенную роль как по числу занятых в нем лиц, так и по общей стоимости продукции. В текстильном машиностроении работает менее 1% общего числа лиц, занятых в обрабатывающей промышленности (1951 г.). По валовой стоимости годовой продукции текстильное машиностроение уступает в 9 раз электротехнической промышленности, в 8 раз автостроению, в 4,5 раза судостроению (по данным промышленной переписи 1948 г.).

В XIX в. британское текстильное машиностроение было одной из экспортных отраслей британской промышленности, занимавших монопольное положение в мире. Индустриализация других стран, особенно США и Германии, лишила британское текстильное машиностроение этого монопольного положения. В XX веке наряду с сужением внешних рынков произошло еще более резкое сокращение внутреннего рынка текстильных машин. Это заставило британское текстильное машиностроение попрежнему ориентироваться в значительной степени на экспорт. В 1935—1938 гг. было экспортировано 58% всех произведенных в Англии текстильных машин, в 1949—

Годы	Экспорт текстильных машин (в тыс. т)
1913	178
1929	127
1937	73
1947	83
1949	113
1950	106
1951	107
1952	115
1953	86
1954	81

1951 гг.— 53%. Таблица показывает динамику этого экспорта (в весовом выражении).

В британском экспорте текстильных машин (как и в их производстве) резко преобладают прядильные машины, составляющие около половины всех текстильных машин в цен-

ностном и в весовом выраже-

нии. Англия сохраняет господствующее положение в международной торговле прядильными машинами, давая три четверти их мирового экспорта (в 1925—1929 гг. удельный вес Англии в мировом экспорте этих машин составлял 83%, а до 1914 г.— около 90%). В то же время в мировом экспорте прочих текстильных машин доля Англии равняется всего около 20%. Можно сказать, что между Англией и другими крупными экспортерами текстильных машин — США, Германией и Швейцарией — произошло известное размежевание по видам этого экспорта: английский вывоз текстильных машин специализирован в основном на прядильных машинах и в меньшей мере на ткацких станках, тогда как в экспорте текстильных машин из США, Германии и Швейцарии преобладают вязальные и трикотажные машины.

Большинство предприятий текстильного машиностроения имеет узкую специализацию, изготавливая машины преимущественно для одного какого-либо производственного процесса и притом для какой-либо одной отрасли текстильного производ-

ства. Лишь немногие крупные предприятия имеют более широкую и разнообразную специализацию.

Размещение. География текстильного машиностроения характеризуется резко выраженным сосредоточением его в районах текстильной промышленности, являющихся одновременно и районами угледобычи. Около 60% общего количества занятых в текстильном машиностроении лиц приходится на Ланкашир. Основные текстильные центры Ланкашира являются одновременно и главными центрами текстильного машиностроения: Манчестер, Олдем, Болтон, Бери, Рочдейл, Блэкберн, Бернли, Акрингтон. В этом районе хлопчатобумажной промышленности текстильное машиностроение производит оборудование преимущественно для хлопчатобумажных фабрик. При этом на севере Ланкашира — в Блэкберне, Бернли, Акрингтоне, Престоне, — где сосредоточено ткачество, изготавливаются ткацкие станки, в остальной части — прядильные машины, а в Манчестере и Бери, где сосредоточены отделка и окраска тканей, изготавливается отделочное и красильное оборудование. Такое размещение текстильного машиностроения сложилось еще в те времена, когда оно ориентировалось в основном на внутренний спрос. В Ланкаширском районе имеются и заводы, изготавливающие машины для шелковой и вискозной промышленности.

ТЕКСТИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

Группа текстильных производств, резко преобладавшая в эпоху промышленного капитализма, удерживала до начала двадцатых годов текущего столетия первое место в британской промышленности как по числу занятых лиц, так и по стоимости продукции и по роли в экспорте. В дальнейшем резкое сокращение хлопчатобумажного производства и в меньшей мере других текстильных производств при одновременном росте новых отраслей промышленности привело к утрате текстильной промышленности прежнего значения в экономике Великобритании.

Особенно сильно это проявилось в падении удельного веса текстильных изделий в британском экспорте.

Удельный вес текстильных товаров в экспорте Великобритании
(в %)¹

	1913 г.	1937 г.	1954 г.
Все текстильные изделия	34	25	12
В том числе хлопчатобумажные изделия . . .	24	13	4

¹ Вычислено по Annual Abstract of Statistics за 1938 г. и по Board of Trade Journal от 12 февраля 1955 г., № 3034.

Если до первой мировой войны текстильные изделия составляли (в ценностном выражении) свыше $\frac{1}{3}$ британского экспорта, а перед второй мировой войной $\frac{1}{4}$ его, то сейчас их удельный вес в экспорте составляет $\frac{1}{8}$.

Как видим, снижение это произошло главным образом за счет уменьшения экспорта хлопчатобумажных изделий, тогда как, например, экспорт шерстяных изделий не уменьшился в своем значении. Причины падения роли текстильного производства в экономике Великобритании рассматриваются в разделе о хлопчатобумажной промышленности.

В группе текстильных производств занято, по данным за 1955 г., 961 тыс. рабочих и служащих, что составляет 9,4% общего числа занятых во всей британской промышленности. По этому показателю текстильные производства в три с лишним раза уступают машиностроению, удельный вес которого во всей промышленности — 33,1%. Число рабочих и служащих текстильных производств почти равно количеству занятых лиц в металлургии вместе с металлообработкой. Это говорит о том, что и после утраты прежнего значения группа текстильных производств играет в Великобритании немаловажную роль, занимая третье место в структуре ее промышленности. Этот вывод подтверждается и сопоставлением валовой стоимости продукции текстильных производств (2,1 млрд. ф. ст. в 1950 г.) и других промышленных отраслей.

**Структура текстильной промышленности Великобритании
(1950 г.)¹**

Производства	Число предприятий	В % к итогу	Число занятых лиц (в тыс.)	В % к итогу	Валовая продукция (в млн. ф. ст.)	В % к итогу
Хлопчатобумажное	1 555	17,9	281	28,6	563	27,1
Шерстяное	1 553	17,9	205	20,9	514	24,6
Шелковое, вискозного шелка, штапельных тканей	376	4,4	89	9,0	150	7,2
Льняное и пеньковое	325	3,8	64	6,5	91	4,4
Джутовое	73	0,8	17	1,7	28	1,4
Трикотажное	1 066	12,3	115	11,7	160	7,7
Кружевное	286	3,3	15	1,5	22	1,1
Ковровое	132	1,5	29	2,9	50	2,4
Канатов, веревок, мешков	401	4,7	29	2,9	54	2,5
Прочих тканей	2 154	24,8	49	5,0	363	17,4
Отделочно-аппретурные	697	8,0	88	9,0	83	4,1
Упаковочное	65	0,7	3	0,3	2	0,1
Итого	8 683	100,0	984	100,0	2 080	100,0

¹ The Report on the Census of Production for 1950, London, 1953.

Первое место как по числу занятых лиц, так и по валовой стоимости продукции занимает хлопчатобумажное производство. Немного отстают от него шерстяное производство, стоящее на втором месте. Следует отметить, что в 1929 г. в хлопчатобумажном производстве было в два раза больше занятых лиц, чем в шерстяном, и даже еще в 1939 г. в полтора раза больше. Оба эти производства являются основными в британской текстильной промышленности, давая более половины всей ее продукции.

Из прочих производств выделяются по своему значению трикотажное и шелково-штапельное, продукция каждого из которых составляет 7—8% валовой продукции всей текстильной промышленности.

Второстепенную роль играют льняная, пеньковая, джутовая отрасли, производства кружев, ковров, канатов, мешков и пр.

Особое положение занимает отделочно-аппретурная промышленность, завершающая производственные процессы прочих текстильных отраслей. Некоторые отделочно-аппретурные предприятия ограничиваются отделкой лишь одной группы изделий, например хлопчатобумажных или шерстяных, но большинство их обслуживает различные производства. В силу этого крашение и отделка тканей выделяется английской статистикой в особую отделочно-аппретурную отрасль.

Сопоставление абсолютных показателей за 1929—1950 гг. говорит о сокращении текстильных отраслей, кроме шелково-штапельной. Наиболее сильно сократилась хлопчатобумажная промышленность — почти в два раза. Шерстяная и льняная отрасли уменьшились на одну четверть, а трикотажная — на одну пятую. Лишь шелково-штапельная промышленность расширилась благодаря развитию причисляемых к ней новых видов производства тканей из искусственного волокна.

ХЛОПЧАТОБУМАЖНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Общая характеристика отрасли. Структура хлопчатобумажной промышленности характеризуется соотношением трех ее основных производств — прядильного, ткацкого и красильно-отделочного, а также характером взаимосвязей между ними. Одна из характерных черт структуры хлопчатобумажной промышленности Великобритании — преобладание хлопкопрядения над хлопкоткачеством, связанное с тем, что вырабатываемая в этой стране пряжа идет не только на производство тканей, но и на широко развитое производство ниток и трикотажных изделий, а также в большом количестве на экспорт.

**Структура хлопчатобумажной промышленности
Великобритании в 1950 г.¹**

	Валовая про- дукция (в млн. ф. ст.)	Число фирм	Число заня- тых лиц (в тыс.)
Хлопкопрядение	325	730	168
Хлопкоткачество	238	825	118
Отделка тканей (хлопча- тобумажных и других)	83	697	88

¹ The Report on the Census of Production for 1950, vol. 6, London, 1953.

Другая черта структуры английской хлопчатобумажной промышленности — взаимная обособленность трех названных основных процессов. До сороковых годов XIX в. комбинированные прядильно-ткацкие предприятия составляли большую часть хлопчатобумажной промышленности, в восьмидесятых годах они имели уже только половину всей ее мощности, а в начале XX в. — одну треть. В настоящее время комбинированные прядильно-ткацкие предприятия обладают лишь 8% всех веретен и 25% всех ткацких станков в стране. Другими словами, 92% мощности хлопкопрядильной и 75% мощности хлопкоткацкой промышленности Великобритании оторваны друг от друга в производственном отношении. Что касается красильно-отделочного процесса, то с прогрессом химии он полностью выделился в самостоятельную отрасль.

Обособленность основных отраслей хлопчатобумажной промышленности и слабая степень производственного комбинирования являются характерной чертой этой промышленности Великобритании в отличие от США, где прядильно-ткацкие комбинаты обладают 81% всех веретен и 97% всех ткацких станков страны.

В каждой из трех основных отраслей хлопчатобумажной промышленности есть внутренние подразделения. В хлопкопрядении совершенно обособлены производства двух видов пряжи — тонкой высокосортной из хлопка египетских сортов и грубой пряжи низших и средних сортов из хлопка американских сортов. В каждом из этих двух подразделений есть более мелкие деления, связанные со специализацией на определенных видах и марках пряжи. Обособлено производство пряжи для изготовления ниток и трикотажа. В хлопкоткачестве существует преимущественная специализация предприятий на ситце, бумазее, сатине, поплине, муслине и других тканях, а также на таких изделиях, как полотенца, скатерти, одеяла. Отрыв хлопкоткачества от хлопкопрядения в Англии связан со следующими моментами. Так как три четверти английских хлопчато-



Размещение текстильной промышленности

бумажных тканей на протяжении многих десятилетий бывало- лось на внешних рынках во всех частях света, конкуренция между английскими хлопчаткацкими фирмами побуждала их производить товары различного ассортимента, отказываясь от характерного для США массового производства с неизбежной узкой специализацией. Поскольку разнообразие ассортимента вырабатываемых тканей требует соответствующего разнообра- зия используемой пряжи, а производить небольшие количества разных сортов пряжи на одной фабрике представляется эконо- мически невыгодным, английские предприниматели предпочи- тали отказываться от комбинирования прядения с ткачеством. Прядение же, где концентрация была сильнее и где раньше

появились монополистические организации, приняло узкую специализацию и выпускало продукцию в крупных масштабах. Отделению прядения от ткачества способствовало также то обстоятельство, что многие прядильные фабриканты предназначали свою продукцию не для ткацких фабрик, а для ниточных и трикотажных, многие же ориентировались на вывоз пряжи за границу.

Хлопкопрядильная и красильно-отделочная отрасли характеризуются значительно более высоким уровнем концентрации, чем хлопкоткацкая.

Концентрация производства в хлопкопрядении в Великобритании¹

Предприятия с числом занятых	Количество предприятий		Общее число занятых		Валовая продукция	
	абсолют- ное	в %	в тыс.	в %	в млн. ф. ст.	в %
11—49	149	21	4,4	3	6,5	3
50—99	122	17	8,8	6	14,7	6
100—299	311	42	61,6	40	99,9	41
300—499	99	13	34,8	22	53,3	22
500—999	49	6	32,4	21	46,6	19
1 000 и более	6	1	12,3	8	21,7	9
Всего . . .	736	100	154,3	100	242,7	100

¹ Final Report on the Census of Production for 1948, vol. 6, Trade A. London, 1952.

Как видим, по данным промышленной переписи 1948 г., в Великобритании имеется 6 хлопкопрядильных предприятий, в которых занято не менее 1000 человек, и 49 предприятий, имеющих от 500 до 999 занятых лиц каждое. Эти две категории наиболее крупных предприятий, составляя вместе лишь 7% общего числа прядильных предприятий, имеют 29% всех занятых в хлопкопрядении лиц и дают 28% валовой продукции этой отрасли. В то же время обращает на себя внимание большой удельный вес в производстве средних предприятий — с числом занятых лиц от 100 до 299 и от 300 до 499. Эти две категории, насчитывая 55% всех предприятий, имеют 62% общего числа занятых в хлопкопрядении лиц и дают 63% валовой продукции этой отрасли. Роль мелких предприятий (с числом занятых лиц менее 100) незначительна.

В хлопкоткачестве уровень концентрации характеризуется следующими данными.

Крупных предприятий — с числом занятых лиц от 500 и выше — в хлопкоткачестве всего лишь 14, т. е. в четыре раза

Концентрация производства в хлопкоткачестве Великобритании¹

Предприятия с числом занятых	Количество предприятий		Общее число занятых		Валовая продукция	
	абсолютное	в %	в тыс.	в %	в млн. ф. ст.	в %
11—49	184	24	5,7	5	10,6	6
50—99	211	27	15,5	15	24,8	14
100—299	327	42	55,3	53	92,8	54
300—499	42	6	15,1	15	22,8	13
500—749	10	1	5,8	5	15,3	9
750 и более	4	(0,5)	7,0	7	7,1	4
Всего . . .	778	100	104,4	100	173,4	100

¹ Final Report on the Census of Production for 1948, vol. 6, Trade B. London, 1952.

меньше, чем в хлопкопрядении. Эта группа крупных предприятий составляет 1% их общего количества, насчитывает 12% всех занятых в данной отрасли лиц и дает 13% ее валовой продукции. Эти показатели концентрации производства в хлопкоткачестве более чем вдвое ниже, чем в хлопкопрядении. Роль средних и мелких предприятий в ткачестве соответственно выше. В частности, средние предприятия (от 100 до 499 занятых лиц) насчитывают 68% всего числа занятых в этой отрасли и дают почти такой же процент ее валовой продукции.

Красильно-отделочное производство по уровню концентрации стоит несколько впереди хлопкопрядения. Крупные предприятия этой отрасли составляют 5% общего числа предприятий, а дают 25% всей ее продукции.

В отличие от новых отраслей, которые уже при возникновении принимали монополистические организационные формы, хлопчатобумажная промышленность, развиваясь до эпохи империализма, характеризуется в XX в. борьбой между монополистическими предприятиями, с одной стороны, и монополиями, стремящимися к полному захвату всей отрасли,— с другой.

В прядении преобладающей формой организации предприятий являются акционерные компании, каждая из которых владеет несколькими фабриками. Среди этих компаний выделяется небольшая горстка крупных трестов. В производстве тонкой пряжи господствуют три таких треста. Старейший из них — «Файн Коттон Спиннерс энд Даблерс Ассошиэйшн», образовавшийся в конце XIX в., контролирует около сотни фабрик и имеет свои филиалы в США, Франции и Бразилии. Другие два треста возникли позднее, в двадцатых годах текущего

столетия: «Комбайнд Иджипшн Миллс» (3 млн. веретен) и «Кроссис энд Винкворт Консолидэйтед Миллс» (2 млн. веретен). В производстве грубой пряжи в 1918 г. образовался трест «Амалгамэйтед Коттон Миллс» (1,3 млн. веретен), а в 1929 г. — трест «Ланкашир Коттон Корпорэйшн», за которым стоят сильные английские банки и который, поглотив много других предприятий и создав филиалы за границей, превратился в одну из крупнейших текстильных монополий капиталистического мира. Производство ниток фактически монополизировано с середины 90-х годов прошлого века двумя трестами — «Коутс» и «Инглиш Сюинг Компани».

В хлопчаткацкой отрасли, характеризующейся низким уровнем концентрации производства, монополизация получила слабое развитие, однако и здесь можно отметить предприятия монополистического типа. Важнейшие из них — «Дьюхарст» и «Коттон Спиннерс энд Виферс».

Крупнейшими монополистическими объединениями в отделочно-аппретурной отрасли являются созданные в конце XIX в. «Брадфорд Дайерс Ассошиэйшн» (в области крашения) и «Калико Принтерс Ассошиэйшн» в набивном печатном деле. Эти два объединения монополизировали крашение и набивку на 85—90 %.

Политика монополий направлена на повышение продажных цен, лимитирование продукции для отдельных предприятий, ликвидацию «излишней» производственной мощности данной отрасли. Эту политику хлопчатобумажные монополии осуществляют путем организации картелей и скупки мелких и средних предприятий в целях их ликвидации, используя также свое влияние на государственный аппарат.

Так, в годы войны проводившиеся государством в принудительном порядке закрытие и слияние ряда предприятий объяснялись заинтересованностью трестов в устранении конкурентов. По окончании войны тресты предприняли шаги к сохранению и в дальнейшем их контроля над хлопчатобумажной промышленностью. В 1947 г. был организован (впервые в Англии) всеобъемлющий хлопкопрядильный картель — «Яри-Спиннерс Ассошиэйшн», охватывающий производство всех видов пряжи и все предприятия.

В 1948 г. было создано Управление хлопчатобумажной промышленности, которому предоставлено право распоряжаться правительственными субсидиями хлопкопрядильным предприятиям на приобретение нового оборудования (в размере до 25 % стоимости последнего). Согласно принятому закону субсидии предоставляются лишь крупным предприятиям мощностью не менее 400 тыс. веретен, что позволяет монополистическим компаниям обновлять основной капитал за счет государственных средств.

Как уже указывалось, в течение всего XIX в. и в первые два десятилетия XX в. хлопчатобумажное производство являлось важнейшей отраслью британской промышленности и играло главную роль в экспорте страны. Максимальный уровень производства был достигнут этой отраслью в 1912 г. С тех пор на протяжении более чем сорока лет хлопчатобумажное производство в Великобритании сильно сократилось, и в последние годы британская годовая продукция хлопчатобумажной пряжи составляет 30—51 % уровня производства ее в 1912 г., а продукция хлопчатобумажных тканей — даже 23—29 % этого уровня.

Динамика производства хлопчатобумажных пряжи и тканей в Великобритании в 1912—1954 гг.¹

Годы	Пряжа		Ткани	
	в тыс. т.	в % к продукции 1912 г.	в млн. м	в % к продукции 1912 г.
1912	876	100	7 325	100
1937	606	69,1	3 463	47,1
1945	267	30,4	1 400	19,1
1950	385	43,4	1 980	27,3
1951	390	44,0	2 011	27,4
1952	268	30,4	1 700	23,2
1953	314	34,0	2 100	28,6
1954	448	51,1	1 812	24,7

¹ Annual Abstract of Statistics за соответствующие годы и Monthly Digest of Statistics, 1955, July.

Причины сокращения производства тесно связаны с действием закона неравномерности развития капитализма на его монополистической стадии. Уже во второй половине XIX в. создание значительной промышленности в странах Европы и в США явилось серьезным ударом по британскому производству хлопчатобумажных тканей, так как до середины XIX в. эти страны поглощали около $\frac{2}{3}$ британского хлопчатобумажного экспорта.

Британская хлопчатобумажная промышленность устояла от этого удара благодаря росту экспорта в слаборазвитые страны Азии, Латинской Америки, Африки. Рынками этих стран Англия возместила утрату рынков в Европе и США. Так, в 1913 г. удельный вес Европы в британском экспорте хлопчатобумажных тканей составлял лишь 6 %, а США с Канадой — 2 %, тогда как удельный вес стран Азии был равен 68 % (в том

числе Индии 43%), Латинской Америки — 11%, Африки — 10%, Австралии и Новой Зеландии — 3%¹.

На международном рынке хлопчатобумажных тканей Англия удерживала господство до 1914 г. Серьезным конкурентом английских тканей в то время была также германская текстильная продукция.

Уже за годы первой мировой войны, вызвавшей сильное сокращение британского экспорта, другие страны завладели рядом позиций Англии на мировом хлопчатобумажном рынке и соответственно расширили свое производство. Так, хлопчатобумажная промышленность США развила значительный экспорт своей продукции, в частности в страны Латинской Америки и в Канаду. Еще сильнее ударил по английской хлопчатобумажной промышленности рост за годы первой мировой войны этой отрасли в странах Азии, особенно в Японии, Индии и Китае.

Период между первой и второй мировыми войнами характеризовался дальнейшей утратой британской хлопчатобумажной промышленностью своих позиций в мировом капиталистическом хозяйстве. Особенно большую роль в этом играла экспансия промышленности Японии и рост национального производства в Индии и Китае. По весу перерабатываемого хлопка Япония опередила Великобританию и заняла второе место в капиталистическом мире, после США. Экспортируя более половины производимых ею хлопчатобумажных тканей (около 2,7 млрд. м в год), Япония сбывала их на тех же рынках, что и Британия.

В Индии и в Китае в двадцатых — тридцатых годах создавалась крупная хлопчатобумажная промышленность. По количеству перерабатываемого хлопка Индия и Китай в тридцатых годах приблизились к Англии и заняли четвертое и пятое место в капиталистическом мире, после США, Японии и Англии. За 1914—1938 гг. Англия лишилась 9—10 своих рынков сбыта в Азии.

Кроме Японии, Англии пришлось столкнуться с конкуренцией со стороны Соединенных Штатов Америки, Германии, Франции, Италии, Бельгии, Швейцарии и др. В республиках Латинской Америки и в британских доминионах были также построены хлопчатобумажные фабрики, ограничившие возможности английского экспорта хлопчатобумажных тканей. Это ограничение усугублялось протекционистскими ввозными пошлинами в ряде стран.

В 1945 г. производство хлопчатобумажной пряжи в Великобритании было в 2,3 раза меньше, чем в 1937 г., составив

¹ Survey of Textile Industries, стр. 146 и сл. Экспорт хлопчатобумажной пряжи из Англии, имевший гораздо меньшее значение, чем экспорт тканей, направлялся в основном в страны Европы, поглощавшие до 1914 г. 60% вывозимой Англией пряжи, в основном тонкой.

30,4% от продукции 1912 г. За десять лет после окончания войны (1945—1954 гг.) английская хлопчатобумажная промышленность не смогла достигнуть довоенного уровня своего производства.

Второй этап общего кризиса капитализма, отпадение ряда стран Европы и Азии от капиталистической системы и идущее вразрез с собственными интересами Великобритании искусственное ограничение ею экспорта в страны демократического лагеря — все это сильно сократило возможности британского экспорта хлопчатобумажных тканей.

В послевоенные годы экспансия капитала США создала американскому хлопчатобумажному экспорту предпосылки для успешной конкуренции с английским экспортом. Хотя Япония и Германия, потерпевшие поражение в войне, временно выбыли из числа серьезных соперников Англии, однако монополистические компании этих стран, выступающие партнерами монополий США, смогли при содействии последних быстро восстановить производство и экспорт хлопчатобумажных товаров. Так, еще в 1951—1952 гг. Япония достигла в этом отношении $\frac{2}{3}$ уровня 1938 г., а Западная Германия даже превзошла этот уровень.

Хроническая недогрузка производственного аппарата, характерная для многих отраслей в период общего кризиса капитализма, оказывала сильное влияние на британскую хлопчатобумажную промышленность.

В 1920 г., по предложению Федерации хлопчатобумажных предприятий, на большинстве фабрик была установлена неполная рабочая неделя — трех-пятидневная. Даже в «лучшие» для капитализма годы частичной стабилизации — в 1924—1927 гг. предприятия хлопчатобумажной промышленности работали в неделю большей частью лишь по 26—25 часов. С развитием мирового экономического кризиса 1929—1933 гг. хроническая недогрузка британского хлопчатобумажного производства значительно усилилась, приведя к многочисленным банкротствам текстильных фирм и к ликвидации их предприятий. За пятилетие 1929—1934 гг. было уничтожено свыше 10 млн. веретен.

В 1936—1939 гг. специально созданным правительственным органом по скупке и уничтожению веретен было уничтожено еще свыше 6 млн. веретен, однако недогрузка производственного аппарата оставалась значительной, достигая в 1938 г. в хлопкопрядении 32%, а в хлопкоткачестве 38%¹.

За 1950—1954 гг. производственная мощность хлопкопрядильной отрасли сократилась на 2,6 млн. веретен, а ткацкой на 25 тыс. станков.

В британской хлопчатобумажной промышленности преобладают устаревшие игольные машины. Их насчитывается

¹ М. Фогарти. Перспективы промышленных районов Великобритании, М., 1949, стр. 255.

11,8 млн. (в 1954 г.), тогда как более совершенных кольцевых прядильных машин непрерывного действия, которые на 65% производительнее мюльных и которые потребляют меньше энергии, насчитывается 8,8 млн.¹ Великобритания, являющаяся родиной текстильного машиностроения, в настоящее время относится к числу стран, отстающих по техническому оборудованию хлопчатобумажной промышленности.

В конце второй мировой войны и в первые послевоенные годы в английской печати много писалось о намечавшемся переоборудовании хлопчатобумажной промышленности. Однако дело свелось преимущественно к интенсификации труда текстильных рабочих. Причина этого — незаинтересованность предпринимателей вкладывать новые средства в переоборудование хлопчатобумажных предприятий, поскольку политика монополий обеспечивает им большие доходы от этих предприятий и без новых капиталовложений, а для инвестирования новых капиталов имеются объекты, обеспечивающие более высокую прибыль.

Размещение хлопчатобумажной промышленности. Являясь старейшей отраслью британской машинной промышленности, хлопчатобумажная промышленность в большей мере, чем все другие старые промышленные отрасли, отражает характер того размещения производства, какое сложилось в эпоху промышленного капитализма. Напомним, что главной ареной, на которой развернулся промышленный переворот, был Ланкашир, где к 1820 г. было сосредоточено $\frac{2}{3}$ всей британской хлопчатобумажной промышленности, а во второй половине XIX в. $\frac{3}{4}$ ее. По данным промышленной переписи 1948 г., в северо-западном, или Ланкаширско-Чеширском, районе — 609 хлопкопрядильных фабрик, на которых занято 134,5 тыс. лиц, или 87,3% общего количества занятых в этой отрасли, и 631 хлопкоткацкая фабрика с 86,5 тыс. занятых — 82,9% общего количества. По стоимости валовой продукции удельный вес Северо-запада как в хлопкопрядении, так и в хлопкоткачестве составляет около 85%.

Такое сосредоточение большей части хлопчатобумажной промышленности в Ланкашире объясняется рядом причин, действовавших в период промышленного переворота в сочетании с основными факторами последнего. Важнейшими из этих причин были: наличие в Ланкашире квалифицированных кадров, подготовленных развитием здесь в более ранний период ремесленного и мануфактурного производства; скопление капиталов в руках ливерпульской торговой буржуазии, финансировавшей строительство фабрик и захватившей в свои руки значительную часть внешней торговли, в том числе и импорт хлопка из Америки, а с 1813 г. (после отмены монополии Ост-Индской ком-

¹ Board of Trade Journal от 19 февраля 1955 г.

Размещение хлопчатобумажной промышленности Великобритании¹

Районы	Хлопкопрядение			Хлопкоткачество		
	число пред- приятий	число заня- тых в тыс.	валовая про- дукция в млн. ф. ст.	число пред- приятий	число заня- тых в тыс.	валовая про- дукция в млн. ф. ст.
Северо-запад	609	134,5	207,6	631	86,5	147,3
Йоркшир (Западный и Восточ- ный)	75	7,5	14,1	91	7,6	16,1
Шотландия	19	7,4	12,6	24	2,5	2,5
Восточный Мидленд	20	3,9	6,0	32	7,7	7,6
Прочие районы	7	0,9	2,3	—	—	—
Всего	730	154,2	242,6	778	104,3	173,5

¹ Final Report on the Census of Production for 1948, vol. 6, trade A—B, London, 1952.

пани) и импорт индийского хлопка и экспорт хлопчатобумажных изделий в Индию. В этой связи большое значение имело географическое положение Ливерпуля как первоклассного порта, обращенного к океану и связанного водным путем с внутренней частью Ланкашира. Из природных условий Ланкашира особенно важную роль в размещении здесь хлопчатобумажной промышленности сыграла обеспеченность энергетическими ресурсами: сперва текстильные фабрики приводились в движение силой течения многочисленных рек, текущих с Пеннин, а позднее, с переходом к паровому двигателю, ланкаширская промышленность была вполне обеспечена местным каменным углем.

В английской географической литературе нередко переоценивается значение влажности воздуха в Ланкашире как фактора, способствовавшего сосредоточению хлопчатобумажной промышленности в этом районе. Как установлено, наименьшее число разрывов волокна в процессах прядения и ткачества бывает при относительной влажности воздуха 50—60% (для тонких сортов еще выше), сочетаемой с температурой не менее 21—27°Ц¹. В Ланкашире имеется только первое из этих условий, причем не в течение круглого года: в летние месяцы влажность воздуха значительно ниже указанной оптимальной нормы. В силу этого в Англии, в частности в Ланкашире, как

¹ H. W. Ogden. The Geographical Basis of the Lancashire Cotton Industry. Journal of the Manchester Geographical Society, 1927. Также W. Smith. An Economic Geography of Great Britain. London, 1953, стр. 466.

и в других странах, приходится прибегать к искусственным способам поддержания соответствующей влажности воздуха и температуры его. Таким образом, влажность воздуха в Ланкашире лишь на ранней стадии развития хлопчатобумажной промышленности могла иметь некоторое влияние на сосредоточение этой отрасли в Ланкашире.

Следует отметить, что и в пределах Северо-западного района хлопчатобумажная промышленность размещена крайне неравномерно: она сосредоточена в юго-восточной части Ланкашира и примыкающей к ней северо-восточной части Чешира, т. е. вокруг Манчестера, а также севернее — в восточной части Ланкашира, у склонов и предгорий Пеннин. На западе и на севере Ланкашира, равно как на большей части Чешира, почти нет хлопчатобумажных фабрик. Такое размещение промышленности внутри Северо-западного района объясняется историческими причинами: местности, прилегающие к Манчестеру и сложенные горными породами верхнего карбона, и еще в большей степени район Пеннин, сложенный жерновыми песчаниками среднего карбона, представляли собой с феодальных времен худшие в сельскохозяйственном отношении земли, население которых было вынуждено заниматься текстильным промыслом как источником существования, тогда как в остальных частях Северо-запада сельское хозяйство обеспечивало существование крестьянских семей. Таким образом, именно в районе Манчестера и на северо-востоке Ланкашира имелись квалифицированные кадры текстильщиков из местного населения, наличие которых, как показано выше, явилось одним из факторов, способствовавших сосредоточению в Ланкашире хлопчатобумажной промышленности. Кроме того, на первоначальной стадии развития этой отрасли, когда ее энергетической базой являлась сила речного течения, восточная и юго-восточная части Ланкашира, по которым протекает большое количество берущих начало в Пеннинах рек с быстрым течением, более обеспечивали двигательной силой хлопчатобумажные фабрики, чем западные районы Ланкашира и Чешира. К этому присоединяется и качество воды в реках и грунтовых источниках юго-восточной и восточной частей Ланкашира: благодаря жерновым песчаникам и породам верхнего карбона вода здесь безызвестковая, мягкая — такая, какая нужна для процессов беления и крашения. В настоящее время не представляет особой трудности обеспечить искусственным путем такую же мягкость воды, но в прошлом мягкость воды имела значение для выбора местоположения фабрик. Огромное потребление воды, притом мягкой, без извести, а также использование первоначально силы речного течения отражается в сохраняющемся до настоящего времени размещении ланкаширской хлопчатобумажной промышленности вдоль рек, текущих с Пеннин.

Характерной особенностью размещения хлопчатобумажной

промышленности в пределах Северо-запада является отчетливое территориальное размежевание прядения и ткачества. В настоящее время в юго-восточной части Ланкашира (с прилегающей к ней частью Чешира) сосредоточено 90% всего хлопкопрядения и лишь 26% всего хлопкоткачества Северо-западного района. В то же время в восточной части Ланкашира сконцентрировано 76% всего хлопкоткачества и лишь 10% всего хлопкопрядения Северо-западного района. Таким образом, юго-восточный Ланкашир специализирован преимущественно на прядении, а восточный на ткачестве. Такое размежевание возникло с сороковых годов XIX в., когда хлопкопрядильное производство уже перешло полностью в фабричную стадию, а хлопкоткацкое оставалось в значительной степени ручным и осуществлялось многочисленными ткачами в сельских местностях в долинах Пеннин и их предгорий. Аппретурно-отделочные производства размещены как в восточной части Ланкашира — вдоль рек, так и в окружении Манчестера, представляющего собой главный центр торговли хлопчатобумажными изделиями.

Переходя к указанию основных центров хлопчатобумажного производства Северо-западного района, отметим, что Манчестер, бывший долгое время крупнейшим из этих центров, изменил за последние десятилетия свое лицо: рост населения города и застройка его жилыми домами и зданиями учреждений настолько подняли цену на городскую землю, что большинство промышленных предприятий было переведено в пригороды, где земля дешевле, и дальше — к северу и к востоку от Манчестера, в небольшие города. Сам Манчестер превратился преимущественно в торгово-финансовый центр, где помещаются правления монополистических компаний и картелей, действующих в хлопчатобумажной промышленности и в других отраслях. Из хлопкопрядильных центров Манчестерского района выделяется Болтон, расположенный в 16 км от Манчестера, в холмистой местности, у края возвышенности Форест-оф-Россендейл. Болтон специализирован на производстве тонкой пряжи из длинноволокнистого египетского хлопка, идущей на изготовление высокосортных тканей. Этот вид продукции английской промышленности лучше выдерживает иностранную конкуренцию, чем грубые сорта пряжи. Два других значительных центра хлопкопрядения — Олдем, в 6 км к северо-востоку от Манчестера, и Стокпорт, к юго-востоку от него, — производят преимущественно грубую и среднюю пряжу из коротковолокнистого американского хлопка. Из мелких центров прядения, окружающих Манчестер, можно назвать Аштон, Мосли, Стейлибридж, Глоссоп. На общем фоне хлопкопрядения в Манчестерском районе выделяются два центра хлопкоткачества, расположенные восточнее Болтона на р. Роч, — Рочдейл и Бери.

В ткацком районе восточной части Ланкашира главные центры находятся в долине между возвышенностями Форест-

оф-Россендейл и Пендл-Хилл, по которой протекают Даруэн и Колдер — притоки Риббла. Здесь выделяется город Блэкберн, пересеченный реками Даруэн и Блэкуотер. Он специализирован на производстве дешевых хлопчатобумажных тканей для экспорта. Вокруг него имеется несколько мелких ткацких центров — Акрингтон и др. Восточнее лежат Бёрли, Нельсон и Колн, специализированные на производстве тонких и дорогих товаров — сатина, поплина, парчи и пр. Южнее, в долине Россендейл, имеются небольшие центры прядения — Даруэн, Ротенстолл, Бейкеп, Рамсботтом, производящие преимущественно средние сорта тканей. Особняком стоит расположенный к западу от Блэкберна, в низовьях р. Риббл, Престон, имеющий ряд хлопчаткацких фабрик. Однако в последнее время Престон все больше превращается в центр новых отраслей промышленности.

Вне Северо-западного района хлопчатобумажная промышленность второстепенного значения имеется в Йоркшире (Западном и Восточном), Шотландии (Средней) и Восточном Мидленде. Йоркшир, являясь преимущественно районом шерстяной промышленности, дает вместе с тем 5,8% всей валовой продукции британского хлопкопрядения и 9,4% хлопкоткачества. Шотландия, которая еще 25—30 лет назад давала почти $\frac{1}{5}$ производства хлопчатобумажных тканей в стране, теперь дает только 1,4%. Однако в продукции хлопкопрядения ее удельный вес несколько выше — 5%, а удельный вес Восточного Мидленда — 2,5%. Хлопкопрядение этих двух районов снабжает своей продукцией развитое там трикотажное производство.

ШЕРСТЯНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

В Великобритании развиты обе основные отрасли шерстяной промышленности — суконная и камвольная, различающиеся между собой по технологическому процессу, имеющие различное оборудование и использующие сырье разного типа¹. В каждой из этих отраслей различаются прядильное и ткацкое производства, а в камвольной еще и чесальное. Третьей отраслью, менее важной, является ковровая. О соотношении в Великобритании этих отраслей и производств можно с известной приближенностью судить по количеству занятых в них рабочих.

¹ Не останавливаясь на различиях обоих производств в технологии и технике, отметим, что камвольные ткани — сравнительно легкие и тонкие, требуют в качестве сырья тонкую и длинную шерсть высоких сортов, в частности мериносовую, тогда как сукна более плотные изготавливаются из жесткой и короткой шерсти средних и низких сортов с примесью очесов, регенерированной шерсти, иногда хлопка.

Структура шерстяной промышленности Великобритании в 1955 г.¹

Отрасли и производства	Число занятых рабочих (в тыс.)	% к итогу
Камвольная отрасль	93,5	50
В том числе:		
Чесальное производство	12,4	
Прядильное » 	51,6	
Ткацкое » 	29,5	
Суконная отрасль	66,4	35
В том числе:		
Прядильное производство	22,8	
Ткацкое » 	43,6	
Ковровая отрасль	30,0	15
Всего	189,9	100

¹ Board of Trade Journal от 13 августа 1955 г. № 3060.

В камвольной отрасли занято в 1,5 раза больше рабочих, чем в суконной, и в 3,5 раза больше, чем в ковровой. Однако по производству пряжи камвольная отрасль стоит позади суконной: ее годовая выработка составляет 100 тыс. т, тогда как суконной — 145 тыс. т (в 1953—1954 гг.).

В камвольной и суконной отраслях насчитывается, по данным промышленной переписи 1950 г., 1553 предприятия, в ковровой — 132.

Являясь старейшей промышленной отраслью, шерстяная промышленность Англии поздно перешла к машинному производству, отстав от более молодой хлопчатобумажной. В первые десятилетия XIX в. фабричная система распространилась в шерстяной промышленности, главным образом в камвольном прядении. В ткачестве же и во всей шерстяной промышленности в целом фабрики стали преобладать лишь с шестидесятих годов, причем в суконном прядении ручное производство продолжало играть значительную роль до конца XIX в.

С особенностями развития британской шерстяной промышленности связана поздняя и более слабая, чем в других отраслях, централизация капитала. Однако и в шерстяной промышленности еще в XIX в. выделились крупные фирмы, поглотившие другие и превратившиеся в компании монополистического типа, как, например: в шерсточесальном производстве — «Вулкомберс», в камвольном — «Солтс», в суконном — «Уинтерботем».

Хотя шерстяная промышленность и принадлежит к числу старых отраслей, она не испытала такого сокращения производства, как хлопчатобумажная. Правда, число занятых в ней

рабочих уменьшилось за 30 лет — с 1924 по 1954 г. — на 27 %, но это сокращение сопровождалось обновлением оборудования

Потребление шерсти (немытой) в Великобритании в год¹

Годы	Тыс. т.
1910—1914 (в среднем) . .	282
1926—1930 (в среднем) . .	306
1935	354
1949	366
1953	259

¹ Annual Abstract of Statistics за соответствующие годы.

части предприятий (введением автоматических станков и пр.), повысившим производительность труда рабочих. В целом продукция британской шерстяной промышленности находится длительное время почти на одном уровне, колеблясь в отдельные годы, как видно из динамики потребления сырья этой отраслью.

Технический уровень большинства британских шерстяных фабрик остается невысоким. Из имеющихся в Великобритании 61,8 тыс. шерстоткацких станков (на 1 января 1954 г.) лишь 12,3 тыс., или 20 %, являются автоматическими, тогда как в США — 88 %.

В шерстяной промышленности, как и во всей текстильной, широко применяется низко оплачиваемый женский труд. Работают, в частности, жены и дочери рабочих, занятых в других промышленных отраслях.

Сохранению британской шерстяной промышленностью прежнего уровня продукции способствовали два обстоятельства. Во-первых, она специализировалась на производстве высококачественных тонких тканей как камвольных, так и суконных, которые завоевали широкую известность и более прочное место на международном рынке. Во-вторых, в отличие от хлопчатобумажной промышленности, ориентировавшейся большей частью на экспорт, она сбывает 95 % пряжи и 78 % тканей своего производства на внутреннем рынке, защищенном протекционистскими мероприятиями от иностранной конкуренции.

Продукция британской шерстяной промышленности (камвольной и суконной) в 1954 г. составляла 243 тыс. т пряжи и 348 млн. кв. м тканей. Положение Великобритании в шерстяном производстве капиталистического мира характеризуется таблицей на стр. 315.

Англия, значительно уступая США по количеству производимой пряжи и в еще большей степени тканей, прочно занимает второе место в шерстяной промышленности капиталистического мира.

Экспорт шерстяной пряжи из Великобритании в 1951—1953 гг. составлял лишь около 11 тыс. т в год (из них 8,5 тыс. т камвольной пряжи), т. е. 5 % продукции, экспорт шерстяных тканей — 82 млн. кв. м, или 22 % продукции. Основные поку-

Производство шерстяных пряжи и тканей в капиталистических странах в 1953 г.¹

Страны	Пряжа (в тыс. т)	Ткани (в млн. кв. м)
США	316	482
Великобритания	243	366
Франция	120	160
Италия	104	176
Япония	84	138
Западная Германия	106	136
Нидерланды	25	53

¹ World Wool Digest от 17 марта 1954 г.; Wool Intelligence Febr. 1954.

патели английской пряжи — Западная Германия, Нидерланды, Бельгия. Важнейшим рынком сбыта английских шерстяных тканей являются США, где собственная промышленность не удовлетворяет спроса.

Когда-то шерстяная промышленность Великобритании работала на местном сырье, но с тридцатых годов XIX в. стала переходить на австралийскую шерсть. В настоящее время три четверти сырья составляет импортная шерсть: из переработанного в 1950—1954 гг. сырья было импортировано 76%, в том числе больше половины из Австралии, остальное из Новой Зеландии, Южной Африки и других стран. Местная — британская шерсть составила лишь 8% потребленного сырья, а очесы, регенерированная шерсть и т. п. — остальные 16%.

Шерстяная промышленность, которая до промышленного переворота была развита главным образом в Восточной Англии, в Юго-западном районе и в Западном Йоркшире, в настоящее время сохраняет в основном то размещение, которое установилось после промышленного переворота, когда в результате ожесточенной конкуренции между районами центры сосредоточения этой отрасли переместились к энергетическим ресурсам — в угольные районы Западного Йоркшира и Средней Шотландии, а Юго-запад и Восток пришли в упадок.

В Западном Йоркшире работает 77% всех лиц, занятых в шерстяной промышленности, и 93% лиц, занятых в ее камвольной отрасли (по данным за 1950 г.). Центры этого основного района шерстяной промышленности — Брадфорд, Хаддерсфилд, Галифакс, Лидс, Китли, Дьюсбери, окруженные кольцом мелких фабричных центров.

Вторым по значению районом является Шотландия, в средней и южной частях которой насчитывается около 10% занятых в шерстяной промышленности. Здесь центрами являются Глазго и Пейсли, где особенно развито производство ковров и одеял, а также Килмарнок.

Незначительный удельный вес в шерстяной промышленности имеют: Ланкашир (5%) и Юго-запад (3%). В Ланкашире шерстяные фабрики находятся в его восточной части — в Рочдейле (производство фланели), Бери, Мосли. На Юго-западе выделяются специальные сукна (для форменной одежды, обивки столов и бильярдных и пр.), ковры и одеяла (в Страуде и в ряде мелких пунктов). Предприятия шерстяной промышленности имеются также в Вустершире (г. Киддерминстер), Лестершире, Уэльсе и Северной Ирландии.

ПРОИЗВОДСТВО ШЕЛКА И ТКАНЕЙ ИЗ ИСКУССТВЕННОГО ВОЛОКНА

Английская промышленная статистика объединяет в одну группу несколько текстильных производств, вырабатывающих как натуральный шелк, так и его заменители и использующих совершенно различные виды сырья.

По данным промышленной переписи 1950 г., в этой группе отраслей действует 376 предприятий с 89,4 тыс. рабочих и служащих. В целом эта группа характеризуется за последние десятилетия значительным ростом производства тканей из искусственного шелка, тогда как шелковая промышленность находится в упадке.

Шелковая промышленность, развитая в Англии в XVI—XVII вв. нидерландскими и французскими эмигрантами и работавшая на импортном шелке-сырце из Италии, с Ближнего Востока и из Индии, процветала в XVIII в. и особенно в первой половине XIX в. С переходом Англии к фритредерской торговой политике и с отменой таможенных пошлин английским шелкам пришлось в шестидесятых годах столкнуться с изделиями давно существовавшей во Франции шелковой промышленности. Конкуренция более дешевых французских шелков нанесла сокрушительный удар английскому шелковому производству. Положение последнего несколько улучшилось во второй половине тридцатых годов XX в. с возвращением Англии к протекционизму, но конкуренция искусственного шелка почти свела на нет это улучшение. Годовое потребление шелка-сырца английскими фабриками составляет лишь около 900 т (в 1950 г.), из которых 70% ввозится из Японии и 30% из Италии.

Шелковая промышленность, развивавшаяся в городах, где осели когда-то нидерландские и французские эмигранты-текстильщики, сохранилась лишь в некоторых из этих городов, в основном в районе Юго-восточного Чешира и Северо-западного Стаффордшира — в Маклсфилде, Конглтоне и Лике. Вторым ее районом является шерстопромышленный Западный Йоркшир, где выделяются шелкопрядильный центр Бригхаус (близ Галифакса) и центр производства плюша, портьер, обивочных шелковых материй — Брадфорд. Шелковые фабрики рассеяны и по

другим городам, являвшимся прежде значительными центрами этой отрасли, таким, как Ноттингем, Дерби, Манчестер, Глазго, Норидж, Тонтон, Ковентри.

В изготовлении тканей из искусственного волокна преобладает производство искусственного шелка и штапельной ткани, изготавливаемых из вискозы — продукта химической обработки древесины или хлопковых отходов. Таким образом, сырье, хотя и органического происхождения, поставляется химической промышленностью. Различие между этими двумя производствами состоит в том, что сырье для вискозного шелка вырабатывается в виде непрерывных вискозных нитей, направляемых непосредственно на ткацкие фабрики, тогда как для штапельной ткани сырьем служат отрезки вискозных нитей определенной длины, из которых изготавливается пряжа, используемая для тканья.

Первая фабрика искусственного шелка в Англии была построена в 1898 г. близ Ковентри, но скоро прогорела. В 1906 г. в том же Ковентри (пришедшем в упадок центре шелковой промышленности) построила фабрику искусственного шелка старая шелкопрядильная фирма «Картолдс», приобретающая патент на усовершенствованный способ этого нового производства. Вскоре возникла вторая фабрика, созданная германской компанией близ Флинта (Северо-восточный Уэльс) и перешедшая во время первой мировой войны в собственность «Картолдс». Дальнейшее развитие этой промышленности происходило в двадцатых — тридцатых годах. В 1930 г. в Англии существовало 20 вискозно-шелковых компаний, владевших 24 фабриками. К 1939 г. в результате конкуренции и концентрации число компаний сократилось до 11, а число фабрик до 17, причем общая продукция этой промышленности выросла. Рост ее особенно усилился в 1947—1951 гг. благодаря спросу в странах долларовой зоны (латино-американских республиках и Канаде), что имело для Англии большое значение в связи с валютными затруднениями. В 1953—1954 гг. продукция британской вискозно-шелковой промышленности составляла 190—200 тыс. т в год и делилась почти поровну между вискозным шелком и штапельной тканью.

Упомянутая фирма «Картолдс», превратившись в трест международного значения, производит более $\frac{1}{2}$ продукции вискозного шелка и $\frac{3}{4}$ продукции штапельной ткани в Великобритании. Из остальных компаний важнейшие «Бритиш Селанис» и «Бритиш Энка». На некоторых предприятиях этих компаний осуществляется комбинирование химического производства (вискозы) с текстильным.

Основной район вискозного производства, потребляющего, кроме целлюлозы или отходов хлопка, ряд химикалий и большое количество воды, находится у эстуариев Ди и Мерсея, в непосредственной близости от ливерпульского порта и ланка-

ширской химической и текстильной промышленности. Самая большая фабрика «Картолдс» помещается в Гринфилде, на побережье Флинтшира, крупные фабрики — во Флинте, Рексеме, Ливерпуле и Престоне, несколько мелких — в разных городах Ланкашира. Другие значительные вискозные предприятия расположены вне этого района: в Ковентри, Вулвергемптоне и близ Дерби (в Спдонде).

Часть выделяемого этими фабриками волокна перерабатывается в ткани на месте, а часть поступает в текстильные районы — Южно-Ланкаширский, Западно-Йоркширский, в текстильные центры Маклсфилд, Ноттингем, Лестер, Глазго, Белфаст и др. В этих районах и центрах хлопчатобумажные, шерстяные, шелковые и полотняные фабрики изготовляют наряду со своей основной продукцией штапельную пряжу, вискозную и штапельную ткань, а также ткани из сочетания хлопка, шерсти или льна с вискозным волокном.

Другая группа производств искусственных тканей — найлона, терилена — получает сырье также от химической промышленности, но синтетическим способом. Найлон в Англии получается из каменного угля (путем переработки каменноугольной смолы) и служит заменителем шелка для изготовления трикотажа, особенно женских чулок. Это производство находится в руках компании «Бритиш Найлон Спиннерс», организованной трестом «Картолдс» совместно с химическим концерном «Империял Кемикл Индастрис». Первая в Англии крупная фабрика найлонового волокна и пряжи была открыта в 1949 г. в Понтипуле, в Южно-Уэльском угольном бассейне. Выбор местоположения был обусловлен, с одной стороны, наличием там сырья — угля, а с другой — возможностью иметь более дешевую рабочую силу из-за безработицы в этом районе. Продукция найлона в Великобритании в 1953 г. была 5 тыс. т, а в 1955 г. намечалось ее удвоить. Часть найлона направляется в трикотажные центры Восточного Мидленда (Лестер, Ноттингем и др.), часть экспортируется.

Терилен получается из продуктов переработки нефти и обладает большой прочностью. Он применяется для изготовления мужского белья и носков, а также технических тканей и канатов. Он производится в Англии лишь с 1951 г. на крупнейшем химическом заводе «Империял Кемикл Индастрис» в Уилтоне, восточнее Мидлсбро. Продукция его — 450 т в год, а с 1955 г. предполагалось довести ее до 5 тыс. т.

Новейшим видом искусственного волокна, производство которого в Англии начинает разворачиваться, является ардил, изготавливаемый из земляного ореха после выжимки из него масла. Являясь протеиновым волокном, ардил обладает мягкостью и способностью удерживать тепло, что делает его заменителем шерсти.

Британская трикотажная промышленность выросла из развитого в Англии в XVI—XVIII вв. чулочного промысла, базировавшегося сперва на пряже из местной шерсти, а затем на пряже из импортных шелка и хлопка. Уже к середине XIX в. этот промысел сменился машинным изготовлением различных вязаных изделий, однако и в настоящее время британская трикотажная промышленность характеризуется значительным преобладанием в ней мелких предприятий, насчитывающих до 100 рабочих каждое, и применением надомного труда. В этой промышленной отрасли занято 115 тыс. человек — 11,7% общего числа занятых в группе текстильных отраслей. Работают в трикотажной промышленности преимущественно женщины.

Продукция британской трикотажной промышленности разнообразна. В ее ассортимент входят чулки и носки, мужское и женское белье, джемперы, жакеты, спортивные и купальные костюмы и т. п. Разнообразен и материал, применяемый для изготовления этих изделий: наряду с шерстью и хлопком и в сочетании с ними широко используются шелк и особенно синтетические волокна — вискозный шелк, штапельные волокна, нейлон и пр.

Размещение трикотажной промышленности характеризуется резко выраженным сосредоточением ее в Восточном Мидленде. Еще в феодальную эпоху в восточномидлендских графствах — Лестершире, Ноттингемшире, Дербишире — развился чулочный промысел на базе местного сырья — длинной и мягкой шерсти лестерширских тонкорунных овец. В этих же графствах получил широкое распространение изобретенный в конце XVI в. в Ноттингеме и подвергавшийся дальнейшим усовершенствованиям вязальный станок, повысивший производительность труда вязальщиц. Распространение здесь этого станка в сочетании с наличием сырьевой базы способствовало превращению названных графств к середине XVII в. в главный район кустарного и мануфактурного чулочного производства. Введение в действие в этом районе изобретенного в Дерби в середине XVIII в. станка для производства рифленых чулок еще усилило роль Восточного Мидленда в чулочном промысле. С переходом к современной промышленности Восточный Мидленд сохранил положение ведущего района трикотажного производства: в настоящее время в нем сосредоточено $\frac{2}{3}$ всего числа рабочих британской трикотажной промышленности. Главные центры последней — Лестер и Хинкли в южной части района и Ноттингем в северной. Из трикотажных центров меньшего значения в Восточном Мидленде выделяются Лафборо, Илкестон, Саттон-ин-Ашфилд и Мансфилд.

Остальная треть британской трикотажной промышленности размещается преимущественно в основных текстильных

районах: Северо-западном — вокруг Манчестера и Маклсфилда, Западно-Йоркширском — в Китли, Средне-Шотландском — в Глазго и Килмарноке. Небольшое трикотажное производство имеется и в ряде других городов.

Кружевное производство развилось в Англии в тот же период, что и чулочное, и локализовалось в том же районе — в Ноттингемшире. Уменьшение спроса на кружева в XX в., связанное с изменениями моды, отразилось на кружевной промышленности: число занятых в ней лиц, по промышленной переписи 1950 г., составляло 15 тыс. (как и в 1937 г.), тогда как в первом десятилетии XX в. оно достигало 25 тыс. Главные центры производства кружев в Англии — Ноттингем и южнее его Лонг-Итон. Значительно уступают им по значению расположенные в том же районе Бистон, Сандикар и Илкестон.

ЛЬНЯНАЯ, ПЕНЬКОВАЯ И ДЖУТОВАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Льняная промышленность занимает скромное место в группе текстильных промышленных отраслей Великобритании: по данным промышленной переписи 1950 г., она вместе с пеньковой промышленностью насчитывает лишь 6,5% всех занятых в группе текстильных отраслей лиц. Однако Соединенное королевство обладает $\frac{1}{3}$ всех веретен льняной промышленности капиталистического мира и стоит по этой отрасли впереди других капиталистических стран.

Производство льняных тканей развилось еще до промышленного переворота в Северной Ирландии и Средней Шотландии на базе возделывания там льна. Эмигрировавшие в эти районы из Франции гугеноты-ткачи принесли с собой улучшенные способы обработки льна. В ходе промышленного переворота старое льняное производство Средней Шотландии было вытеснено хлопчатобумажной промышленностью, но в то же время возникла значительная льняная фабричная промышленность в восточной части Шотландии (Данди, Абердин, Керколди) и в Западном Йоркшире (Лидс, Брадфорд). В льноткачестве Северной Ирландии переход к машинному производству начался с запозданием — с середины XIX в. и завершился лишь в течение первой четверти XX в. В процессе конкуренции с Северной Ирландией и зарубежными странами льняная промышленность в Западном Йоркшире постепенно ликвидировалась, а в Восточной Шотландии сильно сократилась. Вместе с тем растущее в XX в. потребление других видов текстильных изделий (тонких хлопчатобумажных тканей, искусственного шелка, штапельных тканей, трикотажа) вызвало повсеместное падение спроса на полотно и в результате этого сокращение производства последнего. В частности, количество льна, которое перерабатывает теперь (по данным за 1950—1952 гг.) британская промышленность, в 2,5 раза меньше, чем в 1913 г.

Благодаря развитому в Северной Ирландии льноводству британская льняная промышленность имеет собственное сырье, однако сбор льна в стране удовлетворяет лишь около $\frac{1}{10}$ потребности в нем. Основная масса перерабатываемого льна импортируется из Бельгии, Нидерландов и других стран. Перед второй мировой войной первое место в британском льноимпорте занимал СССР.

Льняная промышленность Великобритании является экспортной отраслью: свыше 70% ее продукции сбывается за границу — в США, в страны Латинской Америки и в доминионы. После второй мировой войны экспорт льняных изделий в Америку имеет известное значение для платежного баланса Великобритании как источник получения долларовой валюты.

Главным районом британской льняной промышленности, как видно из ранее сказанного, является Северная Ирландия, где эта отрасль является основным профилирующим элементом экономики района. Северная Ирландия производит преимущественно тонкое полотно и батист как для экспорта, так и для внутреннего рынка Великобритании. Большинство фабрик этого района сосредоточено в Белфасте и лежащих близ него городах, из которых выделяются по своей роли в производстве Лёрган, Банбридж, Портадаун и Баллимина.

Районом льняной промышленности второстепенного значения является восточная часть Шотландии. Здесь эта отрасль сочетается с пеньковой, производя грубые ткани — холст, парусину, идущие, в частности, на изготовление парусов. Происхождение такой специализации связано с развитием в XIX в. на восточношотландском побережье парусного кораблестроения. В настоящее время крупным потребителем парусины является развитое здесь рыболовство, продолжающее отчасти пользоваться парусными судами. Основной центр льняной промышленности в Восточной Шотландии — Керколди. Производство холста и парусины имеется также в Дамферлине, Данди и Абердине.

Пеньковая и джутовая промышленность охватывает три вида производств: а) мешочных и упаковочных тканей, б) крученых изделий — канатов, веревок, шпагата и в) рыболовных и прочих сетей. Материалами для этих производств служат либо европейская пенька, получаемая из конопли и импортируемая в Великобританию главным образом из Италии, либо тропические и субтропические сорта пеньки — манильская пенька (с Филиппинских островов), новозеландская пенька и др., либо джут, выращиваемый в Пакистане. Джутовые канаты и мешки являются наиболее прочными и пользуются большим спросом в Великобритании, вытесняя пеньковые изделия. Тропические виды пеньки используются, как отмечено выше, и льняной промышленностью для производства грубого холста и парусины.

Джутовая промышленность возникла в Великобритании в тридцатых годах XIX в., когда предприниматели г. Данди (на восточном берегу Шотландии) организовали там первые джутовые фабрики на индийском сырье. Вскоре после этого Великобритания, точнее область г. Данди, сделалась мировым монополистом в производстве джутовых изделий. К восьмидесятым годам XIX в. положение изменилось в связи с развитием значительной джутовой промышленности в Калькутте — вблизи района возделывания джута. В дальнейшем джутовые фабрики были построены и в других странах. В настоящее время Великобритания отстает от Индии по производству джутовых тканей в 4—4,5 раза, но вырабатывает их больше, чем какая-либо другая страна. Часть изготавливаемых в Великобритании джутовых тканей экспортируется, главным образом в США и в доминионы. В целях борьбы с усилившейся конкуренцией британские джутовые фабриканты проводят техническую реконструкцию своих предприятий, большинство которых до недавнего времени имело устарелое оборудование.

По производству канатов и прочих крученых изделий (джутовых и пеньковых) Великобритания стоит на втором месте в капиталистическом мире, после США, уступая им в 2,5—3 раза.

Размещение британской джутовой промышленности характеризуется сосредоточением более $\frac{4}{5}$ ее в районе возникновения в стране — в Данди и прилегающей к нему части восточного побережья Шотландии. Остальная часть фабрик находится в портовых городах, где сосредоточено и большинство пеньковых фабрик, т. е. в непосредственной близости к местам выгрузки импортируемого сырья, являющимся одновременно местами большого спроса на канаты для судов и на мешки для упаковки выгружаемых с судов или экспортируемых товаров. По производству пеньковых тканей выделяются восточное побережье Шотландии и Северная Ирландия, где пеньковая промышленность связана как с льняной, так и с джутовой.

ПРОЧИЕ ОТРАСЛИ ЛЕГКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

ШВЕЙНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Эта отрасль, насчитывающая, по данным промышленной переписи 1950 г., 400 тыс. занятых лиц, характеризуется наличием в ней большого числа мелких предприятий. 40% всех предприятий имеет менее 10 рабочих и служащих.

Промышленность эта рассеяна по стране. Крупные предприятия сосредоточены в больших городах. Особенно выделяются районы Лондона и Ланкашира. В первом из них в швейной промышленности занято более 90 тыс. человек, во втором — 70 тыс. В Лондоне преобладает производство верхнего

платья и головных уборов, а в Ланкашире — белья и легкого женского платья. Важным районом швейной промышленности является Западный Йоркшир: здесь в Лидсе, Галифаксе, Хаддерсфилде и меньших городах на базе развитой шерстяной промышленности возникло значительное производство верхней одежды, в котором занято свыше 50 тыс. человек. Значительными центрами производства одежды являются Глазго с пригородами, Бирмингем и его окружение, Бристоль и Глостер.

В районе трикотажного производства в Восточном Мидленде (Лестер, Кеттеринг) развито производство швейных изделий из трикотажа. В Северной Ирландии, где имеется льняная промышленность, развито производство белья и мужских воротничков — в Лондондерри и Белфасте. Следует отметить Лутон (Бедфордшир), являющийся издавна главным в Англии центром производства головных уборов.

КОЖЕВЕННО-ОБУВНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Обработкой кож в Великобритании занято 35 тыс. человек, производством обуви — 120 тыс. человек, других кожаных изделий — 20 тыс. человек (по промышленной переписи 1950 г.). Из 989 предприятий обувной промышленности только 31 имело свыше 500 рабочих и 54 — от 300 до 500 рабочих. Две трети всех предприятий мелкие (менее 100 рабочих).

Британское животноводство удовлетворяет менее половины потребности страны в кожевенном сырье, и 50—60% потребности покрывается путем импорта шкур и кож из Аргентины, Южно-Африканского Союза, Индии, Австралии, Ирландской республики и других стран.

Старыми районами кожевенной промышленности являются Восточный Мидленд и Восточная Англия, где развитое скотоводство сочеталось прежде с наличием дубовых лесов — источника дубильных веществ. В настоящее время основные районы обработки кож находятся близ портов Ливерпуля и Лондона, через которые импортируется кожевенное сырье. Однако Мидленд остается главным районом обувного производства, сосредоточивая в себе более половины его предприятий и рабочих и давая 55% общекантонской продукции обуви. Центрами обувной промышленности в этой части Англии являются Нортгемптон и Лестер. В Нортгемптоне и вокруг него (в Кеттеринге, Уэлингборо и др.) производится главным образом мужская обувь, в Лестере — женская и детская. В Восточной Англии обувная промышленность развита в Норидже и Кингс-Линне. Значительными центрами ее являются конурбации Лондона и Ливерпуля, где имеется большой спрос на обувь и сосредоточена обработка кож, а также Бристоль и Бирмингем.

СТЕКОЛЬНАЯ И КЕРАМИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

В английской стекольной промышленности занято 62 тыс. человек (1950 г.), из которых 24 тыс. в производстве бутылок. Лучший сорт кварцевого песка, служащего сырьем для изготовления стекла, имеется в Юго-западном Ланкашире, у холмов Ширдли. На базе этого сырья, а также производимых ланкаширской промышленностью химикалий здесь развился крупнейший в Великобритании центр стекольного производства — Сент-Хеленс. Производство бутылок развито в районе Лондона в связи с большим спросом на них со стороны молочного хозяйства и пищевой промышленности.

В производстве фарфоровых, фаянсовых и других керамических изделий занято 67 тыс. человек. Из них 85% сосредоточено в пределах угольного района Северного Стаффордшира (Западный Мидленд), издавна называемого «гончарным районом».

Здесь давно возникло на местных глинах гончарное производство, которое затем сменилось фарфоро-фаянсовым на базе каолина, привозимого из Корнуэлла. Среди предприятий этой отрасли пользуются известностью шесть фирм, производящих художественный фарфор и входящих в Объединение художественно-фарфоровой промышленности («Споуд-Коупленд», «Веджвуд», «Минтоп» и др.). Фабрики расположены в мелких населенных пунктах вдоль р. Трент и старого канала Трент — Мерсей. Главным центром этого района является Сток-он-Трент. Фарфоровые изделия «гончарного района» представляют собой одну из статей британского экспорта.

Фарфоровое производство имеется также в Юго-западном районе, где добывается каолин.

ОТРАСЛИ ПИЩЕВОЙ ИНДУСТРИИ

РЫБНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Рыболовство, которое еще в XIX в. было промыслом множества самостоятельных рыбаков и мелких предпринимателей, носит в современной Великобритании в основном характер крупного капиталистического производства индустриального типа. Оно осуществляется предпринимательскими компаниями, преимущественно акционерными, которые располагают значительными капиталами, имеют целые флотилии паровых и моторных судов, применяют механизированные способы лова и используют труд большого числа наемных рабочих. Этими компаниями ведется концентрированно обработка выловленной рыбы — ее разделка, засол, копчение, замораживание, консервирование.

Британская рыбная промышленность, охватывающая совокупность указанных операций, дает ежегодно около 1 млн. т рыбы. Это составляет 5% улова капиталистического мира, в ко-

тором Великобритании занимает по продукции рыбы третье место, после Японии и США, и стоит немного впереди Норвегии. Число лиц, занятых в лове рыбы, составляет в Великобритании и Северной Ирландии около 50 тыс. (из них $\frac{4}{5}$ на постоянной работе, $\frac{1}{5}$ на временной), в обработке — почти столько же.

Улов рыбы в Великобритании в 1953 г.

(по породам рыб)¹

Породы	Вес		Стоимость	
	в тыс. т	в % к итогу	в тыс. ф. ст.	в % к итогу
Треска	361	37	15 011	36,7
Пикша	116	12	6 312	15,4
Прочие тресковые	133	14	6 355	15,5
Скат и акула	24	2	1 358	3,3
Сельдь	222	23	4 075	9,9
Сардина и салака	20	2	232	0,5
Скумбрия (макрель)	2	—	138	0,3
Ценная столовая рыба — соль, палтус, камбала, ромб, тюрбо и пр.	58	6	6 377	15,5
Прочие	44	4	1 182	2,9
Всего	980	100	41 001	100,0

¹ Annual Abstract of Statistics, 1953, № 91.

Главную роль в британском улове играют треска и близкие к ней тресковые породы — пикша, мерланг, мерлуза, сайда и др. Они составляют 63% всего улова по весу и 67,6% по стоимости. Второе место по весу занимает сельдь (23%), улов которой за последние два десятилетия уменьшился почти вдвое.

Большая часть продукции британской рыбной промышленности служит предметом питания широких народных масс. Имущие классы потребляют более дорогую рыбу — соль (косэрот), палтус, камбалу, ромб, тюрбо, составляющую по весу 6% всего улова, а по стоимости 15,5%, а также скумбрию, сардины и салаку в консервах. Кроме того, Англия импортирует довольно значительное количество рыбы — 180—190 тыс. т в год, преимущественно лососевые породы, сардины, кильки, шпроты (в консервах). Экспорт рыбы из Британии составляет около 60 тыс. т в год. Вывозится в основном сельдь (в частности, в СССР) и треска¹.

¹ До первой мировой войны Великобритания экспортировала $\frac{3}{4}$ улова сельди.

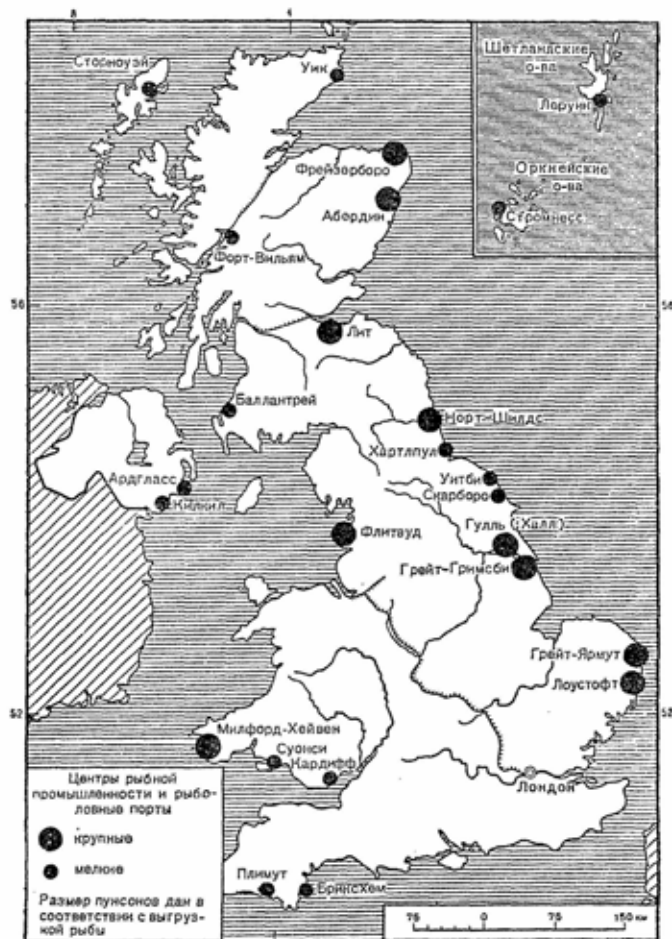
Британское рыболовство осуществляется на большом пространстве — от Шпицбергена и Гренландии на севере до побережья Марокко на юге. Основную роль играют богатые планктоном северные воды — от Северной Шотландии до Арктики, особенно изобилующие рыбой тресковых пород. Камбалу и палтус ловят в Баренцовом море и в районе Исландии. Воды Норвежского и Северного морей являются основной базой сельдяного лова. В теплых водах средней Атлантики — от Корнуэлла до Марокко — ловят ценную рыбу: соль и тюрбо. Большое значение для рыболовства имеют отмели в Северном море, особенно Доггер-банк площадью в 18 тыс. кв. км.

Для лова сельди и скумбрии, плывущих косяками в верхней части водной толщи, применяют дрейфтерные сети, образующие в море загородку высотой в 13 м. Такие сети устанавливаются небольшими паровыми или моторными судами — дрейфтерами с командой в 7—8 человек.

Для лова трески и других видов рыб, плавающих ближе к морскому дну, применяют различного типа тралы — большие неводы в форме мешка. Специальные суда — траулеры тащат тралы над дном моря, захватывая в них рыбу. Траловый способ ловли дает в последние годы 87% всего британского улова. Наиболее крупные траулеры имеют тоннаж от 200 до 350 т и уходят в плавание на месяц и больше.

Рыболовный флот Великобритании состоит, по данным за 1953 г., из 9320 судов, в том числе 2130 траулеров и 160 дрейфтеров. Одна треть всех траулеров представляет собой суда водоизмещением менее 15 т. Парусных судов в современном британском рыболовном флоте насчитывается лишь 1132. Большинство из них — 944 — принадлежит шотландским рыбакам. В то же время 89% всех траулеров принадлежит английским рыболовным компаниям (в основном в Восточной Англии и Западном Йоркшире).

Основными портами, откуда выходят в море рыболовные суда и куда они доставляют свой улов, а равно и основными центрами обработки рыбы являются города побережья Северного моря. Крупнейшие из них — по берегам Хамбера: Гуль (Халл) и Грейт-Гримсби. Два других крупных рыбопромышленных центра находятся в Ист-Англии — Грейт-Ярмут и Лоустофт, третий в устье Тайна — Норт-Шилдс. В Шотландии центрами рыбной промышленности, в основном сельдяной, являются Абердин, Лит и Фрейзерборо. На западном побережье в качестве значительных рыбопромышленных центров могут быть названы только два — Флитвуд в Ланкашире и Милфорд-Хейвен в Юго-западном Уэльсе. Из второстепенных центров выделяются Форт-Вильям на западе Шотландии и Уик на востоке. Небольшие рыбопромышленные центры имеются в Северной Ирландии и на Корнуэлле.



Рыбная промышленность и рыболовные порты

САХАРНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Сахарная промышленность Англии до недавнего времени состояла лишь из рафинадных заводов, очищавших и перерабатывавших полуфабрикат, получаемый из сахарного тростника в тропических странах. Зависимость от импорта сахара, достигавшего 2 млн. т в год, дала себя остро почувствовать в условиях морской блокады Британии, проводившейся Германией в годы первой мировой войны. В двадцатых годах правительство приняло ряд мер протекционистского характера (включая предоставление субсидий), стимулировавших постройку свеклосахарных заводов и возделывание сахарной свеклы. В 1921 г. в

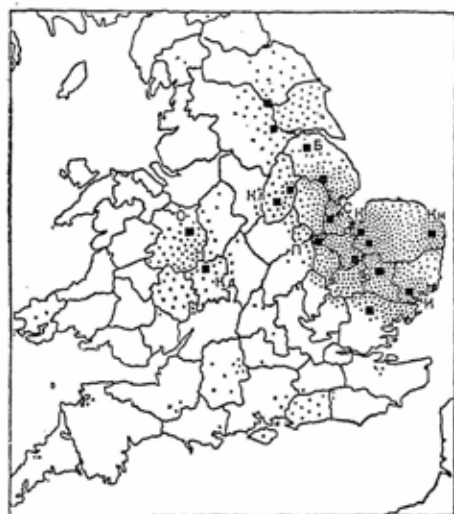
Англии имелось лишь два свеклосахарных завода, а за 1927—1931 гг. число их увеличилось до восемнадцати.

Производство сахара в Великобритании в год¹

Годы	Тыс. т
1934—1938 (в среднем)	487
1949/1950	516
1950/1951	765
1951/1952	683
1953/1954	731
1954/1955	584

¹ F. A. O. Monographies de produits. Rome, 1952; Weekly statistical Sugar Trade Journal от 27 января 1955 г.

Как видим, годовая продукция сахара колеблется в основном в пределах от 500 до 765 тыс. т. Однако потребление сахара в Великобритании составляет 2,1 млн. т в год. Таким образом, британское производство удовлетворяет лишь от $\frac{1}{4}$ до $\frac{1}{3}$ годовой потребности страны в сахаре. Нормированное потребление сахара, введенное в Англии с января 1940 г., было отменено в сентябре 1953 г., но Министерство сельского хозяйства и про-



Размещение посевов сахарной свеклы и свеклосахарной промышленности

Каждая точка обозначает 200 га посевов сахарной свеклы, черный квадрат — свеклосахарный завод.

Б — Бригг; С — Сполдинг; К — Кингс-Линн; Кн — Кантля; Кд — Киддерминстер; Кд — Келем; И — Илсвич; П — Питерборо; О — Олкот.

довольствия остается монопольным импортером сахара. Поставщиками последнего в Англию являются главным образом страны Карибской Америки (Куба, Британская Вест-Индия, Доминиканская республика, Британская Гвиана), а также Австралия и остров Маврикия (в Индийском океане).

Эти страны, в которых находятся большие плантации сахарного тростника и сахарные заводы, ввозят в Англию наряду с готовым сахаром также его полуфабрикат, так называемый коричневый сахар, который подвергается обработке в Англии.

Господствующую роль в английской сахарной

промышленности играет «Британская сахарная корпорация».

Из восемнадцати свеклосахарных заводов Великобритании пятнадцать размещаются в основном районе свеклосеяния — в Восточной Англии, обладающей наиболее благоприятными

климатическими условиями для вызревания сахарной свеклы и для ее сахаристости. Важнейшие из этих заводов — в Кантли, Келеме, Или, Кингс-Линне и Питерборо. Два свеклосахарных завода находятся в Западном Мидленде и один небольшой в Файфшире (Шотландия).

Заводы, перерабатывающие импортный тростниковосахарный полуфабрикат, размещаются в портах западного побережья, ведущих торговлю со странами Карибской Америки, — в Бристоле и Ливерпуле.

ПРОЧИЕ ОТРАСЛИ ПИЩЕВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Другие отрасли пищевой промышленности размещаются более равномерно по стране, чем рассмотренные выше. Однако и они имеют районы преимущественной локализации. Кратко остановимся на этой локализации.

Мукомольная промышленность Великобритании представлена в основном механическими мельницами, которые приводятся в действие паровой или электрической энергией. Характерной чертой ее географии является расположение части предприятий в портах, через которые импортируется до трех четвертей потребляемого в стране зерна, а части — в зерновых районах Англии. При этом мельницы в портовых центрах гораздо крупнее: в среднем они перемалывают в час по 60 мешков муки, тогда как мельницы внутренних районов по 4 мешка.

Конкуренция привела к упадку мелких и средних мельниц и к перемещению производства в портовые районы.

Главными портовыми центрами мукомолья являются Ливерпуль с окружением, Гуль, Бристоль, Лондон, Глазго.

Основной внутренний мукомольный район — Восточная Англия, особенно Суффолк.

Хлебопечение и производство мучных кондитерских изделий, в частности печенья и бисквита, потребление которого особенно распространено в Великобритании, давно уже приняло в городах характер промышленной отрасли. Насчитывая 139 тыс. занятых в ней лиц, эта отрасль стоит по данному показателю на первом месте среди группы пищевых отраслей.

Производство хлеба и хлебных изделий, а также пирожных и тортов, т. е. продуктов, черствеющих и портящихся от времени, а следовательно плохо переносящих транспортировку на большие расстояния, наиболее рассеяно по стране. Главные районы его размещения совпадают с районами большого скопления городского населения — это районы Большого Лондона и Юго-востока, Северо-запада, Западного Мидленда и Средней Шотландии с характерными для них конурбациями.

Производство сухого печенья и бисквита, допускающего долгое хранение и перевозку, менее рассеяно по территории

страны. Оно сконцентрировано в руках нескольких компаний, имеющих большие бисквитные фабрики в Рединге, Лондоне, Ливерпуле, Манчестере, Карлайле, Глазго и Эдинбурге.

В производстве шоколада и конфет, распространенном во многих районах, особенно выделяются исторически сложившиеся центры его — Лондон и небольшие города Йорк (в Йоркшире) и Борнвилл (близ Бирмингема).

Промышленное изготовление фруктовых и овощных консервов, мармелада, джема и варенья наиболее развито в основных районах плодоводства и огородничества — в Юго-восточной и Восточной Англии, на Северо-западе и в Северной Ирландии.

Производство пива, считающегося излюбленным напитком англичан, составляет от 3,7 до 4,7 млрд. литров в год и широко распространено по стране. Основными районами пивоварения являются восточные и южные графства, где сосредоточены посевы ячменя и хмеля, используемых пивоваренными заводами, а также Северо-запад, куда приходится привозить ячмень, но где вода, благодаря своему составу, придает хорошее качество пиву.

Производство водочных изделий, в частности виски, наиболее развито в Шотландии и Северной Ирландии, где издавна отмечалось наибольшее в Великобритании потребление этих напитков. Производство шотландского виски базируется на ячмене и сосредоточено преимущественно в восточношотландских графствах — Банфе и Абердине. Североирландское виски производится из смеси ячменя, овса и пшеницы. Водочные изделия, особенно шотландское виски, джин, бренди, широко экспортируются из Великобритании в США.

Большое развитие имеет беконная и колбасная промышленность, преимущественно сосредоточенная в свиноводческих районах — в Восточной Англии, на Юго-востоке, в Восточном Мидленде.

Маслодельная и сыроваренная промышленность размещается в районах молочного скотоводства, особенно на Северо-западе (в Чeshire), в Западном Мидленде, на Юго-западе и Юго-востоке.

ГЛАВА СЕДЬМАЯ

СЕЛЬСКОЕ ХОЗЯЙСТВО

РАЗВИТИЕ БРИТАНСКОГО СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА

Сельскохозяйственное производство Великобритании, складывающееся из более чем полумиллиона фермерских хозяйств, характеризуется довольно высоким агротехническим уровнем и значительной продуктивностью. В экономике страны сельское хозяйство играет второстепенную роль по сравнению с промышленностью. Основные общие черты структуры и размещения британского сельского хозяйства выражаются в преобладании животноводства над растениеводством и в сосредоточении зернового земледелия преимущественно в восточных областях Англии, обладающих более благоприятными для него климатическими и почвенными условиями и равнинным рельефом.

Сельскохозяйственная специализация Великобритании и отдельных ее частей в ходе истории неоднократно изменялась. Глубокие структурные изменения в сельском хозяйстве Великобритании произошли, в частности, в конце XIX в. и в первые десятилетия XX в. С семидесятых годов XIX в. удешевление грузовых перевозок в связи с развитием парового и железнодорожного сообщения дало возможность снабжать Западную Европу хлебом из отдаленных от нее стран — Америки, России, Индии. Выросшее в то время зерновое хозяйство заокеанских стран поздней колонизации — США, Канады, Аргентины — наводнило зерном рынки Западной Европы, вызвав не только небывалое по размерам и длительности падение цен¹, но и рост значения американской пшеницы в определении мировых цен на зерно. Основная причина этого заключалась в том, что новые пшеничные районы заокеанских стран, особенно прерии США, имея большие резервы свободных плодородных земель, не знали земельной ренты, тогда как в Великобритании и ряде других стран Западной Европы господствовал

¹ На протяжении восьмидесятых и девяностых годов XIX в. цены на пшеницу в Англии были вдвое ниже, чем в начале семидесятых годов.

шее там помещичье землевладение обуславливало наличие высокой земельной ренты, которую сельские хозяева перекладывали на потребителя путем повышения цен. Отсутствие бремени земельной ренты в указанных районах Америки открыло для американских фермеров также возможность реализовать преимущества природных условий — наличие плодородных прерий с целиной¹. Таким образом, решающим фактором происходившего в последней четверти XIX в. длительного кризиса британского сельского хозяйства и последовавшей за этим перестройки последнего явилось столкновение на мировом рынке зерновой продукции высокорентных земель Британии с зерном заокеанских безрентных земель².

Падение цен на хлеб, продолжавшееся двадцать лет и приведшее к разорению многих фермеров (в основном мелких и средних) и снижению земельной ренты, вызвало перестройку устоявших под ударами кризиса фермерских хозяйств, приспособление их к новым условиям мирового рынка. Как отмечает проф. Уилфрид Смит, на географии сельского хозяйства Британии уже к 1913 г. значительно отразились изменившиеся экономические условия — относительная невыгодность зернового земледелия и относительная выгода более новых видов сельскохозяйственного предпринимательства³. Обозначившиеся к 1913 г. сдвиги в структуре и размещении британского сельского хозяйства, продолжавшиеся и после первой мировой войны, выразились главным образом в резком сокращении производства пшеницы (с дифференциацией по районам) и усилении мясного и молочного скотоводства, птицеводства, огородничества и плодоводства. Посевы пшеницы, занимавшие в 1870 г. в Великобритании 1,4 млн. га, сократились к 1930 г. до 560 тыс. га, т. е. на 60%. В наиболее благоприятных для возделывания пшеницы районах сокращение посевов ее было ниже этой средней цифры; так, в Восточной Англии оно составило лишь 42%, в Центральном-южном районе, Восточном Мидленде, Йоркшире и Восточной Шотландии — 48—58%. В западных районах с неблагоприятными для пшеницы климатическими условиями — на Юго-западе и Северо-западе Англии, в Западном Мидленде и Западной Шотландии — площадь, засеваемая пшеницей, уменьшилась на 70—78%, в горных и влажных районах Уэльса на 87%, а в горных районах Южной и Северной Шотландии на 98%⁴. В восточных и южных частях страны,

¹ Как известно, там, где существует земельная рента, выгода от благоприятных условий присваивается земельным собственником путем соответствующего повышения ренты.

² Ср. К. Маркс. Капитал, т. III, 1953, стр. 738—739. К. Маркс и Ф. Энгельс. Сочинения, т. XXVII, 1935, стр. 94—95. В. И. Ленин. Сочинения, т. 4, стр. 140.

³ W. Smith. An Economic Geography of Great Britain. London, 1953, стр. 63.

⁴ J. Percival. Wheat in Great Britain. London, 1948, стр. 58—59.

ставших районами крупнокапиталистического земледелия, за счет сокращения посевов пшеницы выросли посевы кормовых культур, картофеля, овощей, сахарной свеклы. В западных же районах за счет сокращения посевов пшеницы увеличились главным образом площади культурных лугов и естественных пастбищ и отчасти посевы овса, трав и корнеплодов. В горных районах большая часть прежних полей перестала обрабатываться и превратилась в естественные (грубые) пастбища и пустоши. В методах ведения сельского хозяйства в Великобритании под влиянием новых условий мирового рынка обозначилось дальнейшее улучшение агротехники, выразившееся в большем применении усовершенствованных сельскохозяйственных машин, химических удобрений, новых схем севооборота, в выведении специальных сортов семян и пород скота с повышенной продуктивностью.

Анализ развития британского сельского хозяйства в конце XIX в. и в первые три десятилетия XX в. показывает наличие в нем наряду с прогрессом производства и противоположных тенденций, характеризующих неравномерность этого развития. Они выразились главным образом в сокращении общего размера посевной площади в стране с 7,7 млн. га в 1871 г. до 5,4 млн. га в 1930 г., т. е. на одну треть. За то же время общая площадь постоянных лугов увеличилась с 5,3 млн. га до 7 млн. га. Крупнейший английский специалист по травосеянию проф. Джордж Стаплдон в ряде своих работ доказывал производственную регрессивность превращения пашен в луга и экономическую целесообразность травосеяния. Говоря о площади под постоянными лугами, он писал: «Чем меньше эта площадь, тем выше будет уровень отечественного производства продовольствия»¹. Другая, еще более регрессивная тенденция, противостоявшая прогрессивным явлениям в развитии британского сельского хозяйства в рассматриваемый период, заключалась в росте в тот период площади заброшенных земель, превратившихся в слабо используемые или вовсе не используемые естественные луга, а также в вересковые или торфяниковые пустоши. Как отметил проф. Д. Стамп в 1933 г. (в первом издании «Британских островов»), «можно не сомневаться, что при создании нужных экономических условий почва Британских островов могла бы давать на 50, а может быть, и на 100% больше, чем она дает теперь»².

Изменение этого положения началось в тридцатых годах с переходом Великобритании к аграрному протекционизму и особенно сильно проявилось в связи с состоянием рынка и аграрной политикой правительства в годы второй мировой

¹ G. Stapledon. Farming and Mechanised Agriculture. London, 1948, стр. 42.

² Д. Стамп и С. Бивер. Британские острова, М., 1948, стр. 144.

войны и в послевоенное время. В 1931 г. в связи с мировым экономическим кризисом английское правительство ввело государственные субсидии фермерам, а в следующем году ограничило импорт пшеницы, обложив его пошлинами и установив «пшеничные квоты» для стран-импортеров (с предоставлением льгот в порядке взаимных имперских преференций доминионам — Канаде и Австралии). Эти протекционистские мероприятия стимулировали расширение посевов пшеницы в Великобритании с 560 тыс. га в 1930 г. до 771 тыс. га в 1938 г. Однако высказывавшиеся в английской печати и в парламенте требования усилить покровительственную политику отечественному сельскому хозяйству встречали возражения со стороны правящих кругов. В английской печати неоднократно приводилось заявление по этому поводу премьер-министра Невилля Чемберлена в 1938 г.: «Говорят, что мы должны производить у себя в стране все продовольствие, которое нам нужно. Я считаю это неправильной точкой зрения. Если бы мы это смогли сделать, мы разорили бы страны империи и иностранные государства, зависящие от нашего рынка, и эти страны лишились бы возможности покупать у нас промышленные изделия». Обстоятельства, связанные со второй мировой войной, резко ограничившей возможности импорта в Англию, побудили британские правящие круги стать на путь активного вмешательства государства в сельскохозяйственное производство в целях максимального обеспечения продовольственных потребностей страны собственной продукцией. Во всех графствах были организованы Сельскохозяйственные исполнительные комитеты, подчинявшиеся министру сельского хозяйства, осуществлявшие контроль над ведением хозяйства всеми фермерами и оказывавшие помощь последним. Было проведено снабжение тракторами и сельскохозяйственными машинами. Для замены ушедших в армию сельскохозяйственных рабочих была организована «Женская земельная армия», а затем использован также труд военнопленных. Перед фермерами была поставлена задача максимального расширения пахотной земли и увеличения производства всех видов продовольствия. Вопрос о достаточной рентабельности, мешавший прежде расширению производства, во время войны не играл решающей роли, так как государство покупало всю товарную продукцию по установленным высоким ценам. За 1940—1944 гг. в Англии с Уэльсом было распахано 2,2 млн. га лугов, в Шотландии 174 тыс. га. Посевы пшеницы и картофеля увеличились вдвое.

По окончании войны экономические затруднения, связанные с напряженностью платежного баланса Англии, побудили правительство продолжать проводившуюся в военное время политику контроля над сельским хозяйством и активного аграрного протекционизма в целях расширения производства продовольствия и сокращения его импорта. Основы этой политики опре-

деляются действующим Сельскохозяйственным законом 1947 г. для Англии и Уэльса и аналогичными законами 1948 г. для Шотландии и 1949 г. для Северной Ирландии, а также рядом законодательных дополнений к ним. Правительственный контроль над фермерскими хозяйствами осуществляется, как и во время войны, через посредство Сельскохозяйственных исполнительных комитетов или уполномоченных, подчиненных Министерству сельского хозяйства.

Важнейшим элементом проводимой в Великобритании после войны сельскохозяйственной политики является система правительственных субсидий и гарантированных минимальных цен. Так, выплачиваются субсидии за мероприятия по улучшению почв — за известкование их, за применение азотных и фосфатных удобрений, за дренажные работы и прорытие канав, за распашку пастбищ, за прокладку водопроводных труб. Субсидии по этим статьям доходят до 50—60% затраченных фермерами средств. Уплачиваются также премии за повышение урожайности на неплодородных землях, за улучшение скотоводства в горных районах, за выращивание телят определенных качеств, за улучшение пород скота и пр. Согласно закону 1947 г. фермерам гарантируется сбыт «по достаточной цене» основных видов сельскохозяйственной продукции: говядины, баранины, свинины, молока, шерсти, яиц, пшеницы, ячменя, овса, ржи, картофеля, сахарной свеклы. Ежегодно правительство устанавливает на основании обзора экономического состояния сельского хозяйства и после консультации с представителями Союза фермеров гарантированные цены на основные сельскохозяйственные продукты в предстоящем году. Выполняя эту гарантию, государство уплачивает фермерам по истечении года значительные субсидии. Общая сумма дотаций сельскому хозяйству в 1951/52 г. достигала 414 млн. ф. ст., в 1952/53 г. она составила 335 млн. ф. ст., в 1953/54 г. 250 млн. ф. ст. Около $\frac{9}{10}$ этих сумм приходится на субсидии, связанные с гарантиями цен. Львиная доля субсидий достается крупным фермерским хозяйствам, производящим большую часть сельскохозяйственной продукции. Охарактеризованная политика активного аграрного протекционизма, хотя и ложится чувствительным бременем на государственный бюджет, продолжает проводиться правящими кругами как важный фактор воздействия на направление фермерского хозяйства, как способ поддержать уровень его продукции и сократить импорт.

Главным результатом этой политики явилось значительное увеличение посевов и продукции (даже по сравнению с рекордным военным 1944 г.) кормовых культур — сеяных трав, ячменя, кормовой свеклы — и рост поголовья крупного рогатого скота и свиней. Посевы и сбор пшеницы, овса и картофеля, хотя и уменьшились по сравнению с уровнем 1944 г., но превышают уровень предвоенных лет (цифровые показатели

см. в таблицах на стр. 353—357). По подсчетам, опубликованным в официальных материалах, продукция британского сельского хозяйства покрывает теперь 41 % потребляемого страной продовольствия, выраженного в калориях, около 50 % в денежном выражении, тогда как в годы, предшествовавшие второй мировой войне, собственная продукция Великобритании покрывала ее продовольственное потребление лишь на 31 % в калорийном выражении и на 34 % в денежном. Это имеет значение для торгового и платежного балансов страны.

АГРАРНЫЙ СТРОЙ

Аграрный строй Великобритании характеризуется двумя особенностями. Одна из них — это существование лендлордизма — помещичьего землевладения с полным отрывом помещиков от участия в сельскохозяйственном производстве. Другая особенность заключается в том, что основной производительной силой в сельском хозяйстве Великобритании является не крестьянство, как в других капиталистических странах, а сельскохозяйственный пролетариат. Господствующая роль в британском сельском хозяйстве и ведущее положение в производстве принадлежат крупнокапиталистическим фермерским предприятиям, широко использующим наемный труд и машины. Имеющиеся ныне в Соединенном королевстве (преимущественно в Уэльсе, Шотландии и Северной Ирландии) мелкие фермеры играют ничтожную роль в производстве.

Лендлордизм, являясь пережитком феодального строя, восходит своими корнями отчасти к землевладению старой феодальной аристократии, отчасти к землевладению джентри — нового дворянства, появившегося в процессе перехода от феодализма к капитализму и тесно связанного с буржуазией. Среди лендлордов выделяется небольшая группа крупнейших землевладельцев, принадлежащих к титулованной знати и обладающих десятками тысяч гектаров земли каждый. Таковы семьи герцогов Боклю-Скотт, Девоншир, Гамильтон, графов Дерби, Лондондерри и др. Эта землевладельческая знать слилась на протяжении последних лет с промышленной и финансовой олигархией. В Англии и Уэльсе 2200 лендлордов владеют половиной всей обрабатываемой площади, а в Шотландии 600 лендлордов — $\frac{1}{5}$ всей площади. В общем во всей Великобритании (без Северной Ирландии) почти 70 % всех сельскохозяйственных угодий находится в собственности лендлордов, которые сами не ведут хозяйства, а сдают землю в аренду.

Сохранение землевладения лендлордов существенно повлияло на развитие британского сельского хозяйства. Начавшееся со времени аграрного кризиса 70—80-х гг. XIX в. и прогрессирующее снижение роли земледелия в Великобритании было связано с высокой рентой, лишавшей зерновую про-

дукцию значительной части английских ферм возможности конкурировать с более дешевым импортным зерном.

Взимаемая лендлордами рента являлась крупной расходной статьей в бюджетах фермерских хозяйств. Лендлорды, всячески сопротивляясь такому снижению ренты, которое позволило бы вести хозяйство и на худших землях, нередко предпочитали превращать последние в пустоши и сдавать в аренду в качестве угодий для охоты или использовать как охотничьи заповедники для собственного развлечения.

Отрицательное влияние лендлордов на сельское хозяйство еще сравнительно недавно было связано также с неустойчивостью арендных прав фермеров: лендлорд мог фактически в любое время прекратить аренду, причем все возведенные арендатором на арендованном участке постройки считались собственностью лендлорда и затраты фермера по повышению плодородности земли не подлежали возмещению. Иногда лендлорды включали в арендные договоры ограничение характера использования фермером арендованной земли (например, ограничение выбора возделываемых культур или запрещение распашки луга).

Система лендлордизма вела к деградации сельского хозяйства и к оставлению фермерами своих хозяйств. В этих условиях английские рабочие еще в прошлом веке выдвинули требование национализации земли. Часть буржуазии склонна была для обеспечения устойчивости положения фермеров-арендаторов и улучшения сельского хозяйства страны пойти на ограничение прав лендлордов. Однако лишь в 1906—1908 гг. было проведено некоторое ограничение прав лендлордов: они потеряли право предписывать фермерам характер использования сдаваемых в аренду участков; в случае одностороннего (без вины арендатора) расторжения лендлордом арендного договора фермер мог требовать возмещения средств, затраченных им на улучшение арендованного участка. Впрочем, за лендлордом сохранилась возможность добиться прекращения аренды путем повышения арендной платы. В 1920 г. фермерам было предоставлено право требовать арбитража по вопросу о размере арендной платы, а в 1923 г. закон обязал помещика предупреждать фермера о расторжении договора аренды за год. Наконец, закон 1948 г. (для Шотландии — 1949 г.) предоставляет арендатору земли право передавать свои споры с лендлордом (о расторжении договора, о размере ренты и о возмещении затрат) на решение так называемого Сельскохозяйственного исполнительного комитета соответствующего графства. Решение это может быть обжаловано каждой из сторон в специальный Земельный трибунал, определение которого является окончательным. Эти постепенно установленные ограничения прав лендлордов улучшили положение фермеров.

Нужно отметить, что в Великобритании имеются и землевладельцы, непосредственно ведущие в своих владениях сельское хозяйство, — так называемые землевладельцы-хозяева (owners-occupiers, или owners-operators). Однако британские землевладельцы-хозяева лишь в немногих единичных случаях принадлежат к числу лендлордов, в основном же это — фермеры. Часть из них — крупные хозяева, приобретшие землю в разное время и занимающие более или менее прочное положение. Другая часть — средние и даже мелкие фермеры, которым лендлорды продали земельные участки в период высоких цен на сельскохозяйственные продукты и на землю, особенно вскоре после первой мировой войны. Эти фермеры, как правило, смогли выкупить свои участки лишь при помощи ссуд под залог последних, причем многие из них несут поныне бремя долговых платежей и процентов.

Из 377 тыс. земельных участков в Англии и Уэльсе, учтенных статистикой в 1951 г., только 35% принадлежит самим фермерам, тогда как 65% арендуется ими. В графствах Северной Англии, Северо-запада и Западного Мидленда удельный вес фермеров-собственников понижается до 20—30%. В Шотландии из 75 тыс. учтенных земельных участков фермерам принадлежит менее $\frac{1}{5}$.

Иное положение в Северной Ирландии. Упорная борьба ирландского народа в XIX в. против английского господства, переплетавшаяся с борьбой за землю, вынудила британское правительство пойти на принудительный выкуп земли у английских и шотландских лендлордов. Первые шаги в этом направлении были сделаны законодательными актами в 1870 и 1896 гг., а дальнейшие — актами 1903, 1909 и 1925 гг. Британское правительство уплатило лендлордам из государственных средств выкупные суммы за землю по высокой оценке, возложив на фермеров выплату этих сумм государству в рассрочку в течение ряда лет (большей частью в течение 49 лет). Таким образом, для Северной Ирландии в отличие от других частей Соединенного королевства характерны фермеры-землевладельцы, а не арендаторы. Помещичье землевладение здесь в основном упразднено. Лишь незначительная часть земли продолжает оставаться в руках помещиков, сдающих ее в аренду.

Кроме землевладения лендлордов и фермеров, в Великобритании имеются сельскохозяйственные земли, принадлежащие государству. Часть этих земель (около 80 тыс. га) куплена государством в целях обеспечения их производительного использования и находится в ведении сельскохозяйственной земельной комиссии, действующей на основе закона о сельском хозяйстве 1947 г. и ведущей на этих землях хозяйство. Другая часть государственных сельскохозяйственных земель сдается в аренду фермерам небольшими участками. Таких арендаторов государ-

ственных земельных участков насчитывается около 20 тыс. Условия аренды земель у государства легче, чем у лендлордов.

За последние десятилетия в Великобритании все более широкие слои населения проникаются сознанием того, что землевладение лендлордов является пережитком, тормозящим развитие сельского хозяйства. Даже часть английской буржуазии выступает за национализацию владений лендлордов, оговаривая при этом, конечно, необходимость полностью компенсировать лендлордов за счет государства¹. При этом некоторые стоят за сдачу государством земли в аренду фермерам, а другие выдвигают проект организации крупного акционерного общества, которое осуществляло бы на всей перешедшей к государству земельной площади сельскохозяйственное производство². Многие фермеры, преимущественно мелкие и средние, стоят за национализацию земли лендлордов и последующую сдачу ее в аренду фермерам. Они предпочитают такое разрешение вопроса, чем предоставление им права выкупить землю и стать собственниками, видя на примере большинства фермеров-собственников, с какими обременительными условиями связан такой выкуп.

Английские рабочие давно высказываются за национализацию земли, и в связи с этим лейбористская партия одно время включала это требование в свою программу (с оговоркой о компенсации лендлордов). Однако финансовый капитал, с которым тесно связаны крупнейшие землевладельцы, упорно противится даже такой национализации земли.

Коммунистическая партия Великобритании в своей программе «Путь Британии к социализму», принятой в 1951 г., а также в более ранних документах и в специальной брошюре о сельском хозяйстве и аграрной политике, изданной в 1954 г.³, выдвигает задачу национализации земли лендлордов без компенсации с последующей передачей части ее в пользование фермеров, части — под государственные хозяйства.

Британское фермерство представляет собой довольно пеструю в имущественном и социальном отношении категорию. Точное выявление дифференциации фермерства затрудняется недостаточной полнотой сведений, сообщаемых британской статистикой.

В опубликованных в 1953 г. официальных материалах по сельскохозяйственной статистике Соединенного королевства

¹ В лондонском журнале «National and English Review», vol. 141, № 846 за август 1953 г. помещены в дискуссионном порядке статьи за и против национализации земли: D. Donnelly. «Nationalize Rented Farmland?— Yes» и V. Ridley. «Nationalize Rented Farmland?— No».

² Об этом см. в книге бывшего лейбористского министра земледелия лорда Аддисона — Addison (Lord of Stallingborough). A Policy for British Agriculture, London, 1939, в частности на стр. 91—105.

³ Farming to Feed Britain. A Policy for Farm Workers and Consumers, London, 1954.

приведено количество сельскохозяйственных участков на 1 июня 1951 г. в Англии с Уэльсом, Шотландии, Северной Ирландии и во всей стране в целом с подразделением на семь групп по размерам участков.

Первые три группы, включающие парцеллярные участки и мелкие до 20 га, насчитывают 356 тыс. таких участков, или 66,4% общего числа последних. Участков средних размеров — по 20—60 га — имеется 122,8 тыс., или 23%, а крупных участ-

Число сельскохозяйственных участков различной площади в Великобритании¹

Площадь участка		Число участков							
в акрах	в га	Англия и Уэльс		Шотландия		Северная Ирландия		вся Великобритания	
		в тыс.	в %	в тыс.	в %	в тыс.	в %	в тыс.	в %
1—5	0,4—2	80,9	21,5	17,4	23,3	12,1	14,5	110,4	20,6
5—15	2—6	73,1	19,3	18,3	24,5	19,6	23,4	111,0	20,7
15—50	6—20	85,9	22,8	14,4	19,1	34,3	40,9	134,6	25,1
50—100	20—40	60,0	16,1	10,0	13,4	12,9	15,4	82,9	15,5
100—150	40—60	31,2	8,2	5,8	7,9	2,9	3,4	39,9	7,5
150—300	60—120	33,5	8,8	6,5	8,9	1,5	1,8	41,5	7,7
свыше 300	св. 120	12,6	3,3	2,2	2,9	0,5	0,6	15,3	2,9
Всего		377,2	100,0	74,6	100,0	83,8	100,0	535,6	100,0

¹ Составлено по Agricultural Statistics 1950—1951, United Kingdom. Part 1, London, 1953.

ков — свыше 60 га — 56,8 тыс., или 10,6%. Иными словами, $\frac{2}{3}$ всех участков — мелкие и парцеллярные, около $\frac{1}{4}$ — средние и $\frac{1}{10}$ — крупные.

Нужно, однако, иметь в виду, что, приводя эти цифры, британская статистика говорит не о хозяйствах, а об участках (holdings). Поскольку некоторые хозяйства возделывают по два или по несколько участков, общее число хозяйств, особенно мелких, должно быть меньше, чем число участков. Данные переписи населения подтверждают это: в 1951 г. в Англии, Уэльсе и Шотландии было лишь 280 тыс. фермеров при 451,8 тыс. участков. Таким образом, приведенные выше показатели удельного веса различных участков должны быть скорректированы, чтобы создать представление об удельном весе хозяйств с различной площадью. Можно считать, что хозяйства с мелкой и парцеллярной площадью составляют около половины общего числа хозяйств, а оставшая половина делится между хозяйствами со средней площадью и с крупной, при некотором превышении первых.

Приведем содержащиеся в обзоре сельского хозяйства Европы, изданном в 1954 г. Организацией по продовольствию и сельскому хозяйству при ООН, данные о распределении сельскохозяйственной площади Соединенного королевства между фермами с различной площадью.

Распределение сельскохозяйственной площади Великобритании между фермами с различной площадью¹

Фермы с площадью	Удельный вес по всей сельскохозяйственной площади (в %)
Менее 1 га	1
От 1 до 10 га	6
От 10 до 20 га	8
От 20 до 50 га	25
Свыше 50 га	60
Всего	100

¹ United Nations. FAO. European Agriculture, Geneva, 1954.

Хотя деления на площади, принятые в этой таблице, не совпадают с делениями британской статистики, все же можно сделать следующий общий вывод. Распределение сельскохозяйственной площади между фермами с различной площадью не соответствует удельному весу различных групп ферм в их общем количестве. Так, фермы с площадью до 20 га, составляющие, как мы видели, не менее половины всего числа ферм, обладают в совокупности лишь 15% всей площади. Фермы же с крупной площадью, составляя около $\frac{1}{10}$ общего числа ферм, обладают 60% всей площади. В отношении ферм со средней площадью столь сильного разрыва между удельным весом в числе хозяйств и в общей площади не наблюдается.

Поскольку размер сельскохозяйственной площади является одним из критериев для суждения о значении различных категорий фермеров в сельскохозяйственном производстве, мы можем заключить, что в британском сельском хозяйстве имеется значительная концентрация производства.

Однако площадь не может служить исчерпывающим критерием ни для выявления полной картины социальной дифференциации сельских хозяйств, ни для установления степени концентрации производства. Как отмечал В. И. Ленин, группировку хозяйств по размеру площади «нельзя считать совершенно непригодной», но при пользовании ею нельзя забывать, что «...не только земля, но и капитал играют роль в современном земледелии»¹. Это положение, характерное для всех капиталистиче-

¹ В. И. Ленин. Соч., т. 22, стр. 70—71.

ских стран, имеет специфическое значение для Великобритании, в различных районах которой наблюдаются резкие колебания в сельскохозяйственном использовании земли. Так, в земледельческих районах Восточной Англии и Восточного Йоркшира, где преобладают посевы пшеницы, сахарной свеклы и картофеля, экономическое положение и производственная роль фермерского хозяйства определяются в значительной мере размером возделываемой им площади, с чем сопряжено и применение машин. Однако тут же, в Линкольншире, а также в Кенте, вокруг Лондона и в других местах есть небольшие плодородные районы фруктового садоводства и огородничества, где хозяйство с 1—1,5 га земли является крупным, а владеющий им фермер представляет собой богатого человека, имеет наемных рабочих, нередко автомобиль для перевозки своих продуктов на рынок. На Западе и Юге, где преобладает молочное скотоводство, мощность фермерского хозяйства определяется числом коров. Наконец, в горных районах, где сельское хозяйство ограничивается пастбищным овцеводством, фермер, обладающий участком в 100—200 га пустошей, может быть мелким хозяином, если у него мало овец.

Для более точного суждения о социальной природе различных групп фермерских хозяйств надо применять комбинированное деление на группы по двум признакам, например по площади и по числу наемных рабочих.

К сожалению, статистика Великобритании, как и многих других стран, не дает материалов для подобной комбинированной группировки. Однако для Англии и Уэльса имеются данные о распределении наемных сельскохозяйственных рабочих по участкам различной площади в 1944 г. и применении тракторов на участках различной площади в 1950 г. Эти данные помогают осветить степень концентрации сельскохозяйственного производства в Англии и Уэльсе.

Распределение земли и постоянных наемных рабочих по сельскохозяйственным участкам разной площади в Англии и Уэльсе в 1944 г.¹

Размеры участков в га	Число участков		Удельный вес в %		Среднее число наемных рабочих на 100 участков
	в тыс.	в % к итогу	по всей с.-х. площади	в общем числе рабочих	
0,4—40	285	78	32	33	80
40—120	65,5	18,5	43	41	438
Свыше 120	12,5	3,5	25	26	1 456
Всего . .	363	100,0	100	100	—

¹ Agricultural Statistics 1944. England and Wales, London, 1946.

Таблица на стр. 342 наглядно показывает концентрацию сельскохозяйственного производства: на участки размерами свыше 40 га, составляющие 22 % общего числа участков, приходится 68 % всей сельскохозяйственной площади и 67 % общего числа рабочих. Еще ярче проявляется концентрация на участках размерами свыше 120 га: составляя лишь 3,5 % всех участков, они охватывают 25 % всей сельскохозяйственной площади с 26 % всех рабочих.

Интересны цифры последней графы этой таблицы, показывающие огромную разницу в использовании постоянных наемных рабочих на крупных участках (свыше 120 га и 40—120 га) и на мелких и средних участках (до 40 га). В то же время эта графа подтверждает, что среди мелких и средних участков, несомненно, немало капиталистических хозяйств, поскольку на 100 участков этой группы приходится 80 постоянных наемных рабочих.

Это положение подтверждается таблицей, показывающей, с одной стороны, резкую разницу в насыщенности тракторами участков различных размеров, а с другой — наличие тракторов на средних и даже небольших участках.

Среднее число тракторов на 100 сельскохозяйственных участков разной площади в Англии и Уэльсе в 1950 г.¹

Размеры участков (в га)	Среднее число тракторов на 100 участков
6—12	40,6
12—20	60,6
20—40	91,4
40—60	132,9
60—120	200,7
Свыше 120	389,0

¹ Agriculture (Journal of Ministry of Agriculture), August, 1951.

Если считать, что на мелких и средних участках не может (как правило) действовать более одного трактора, получается, что 91 % участков по 20—40 га обладает тракторами. Для небольших участков по 12—20 га этот показатель снижается до 60 %, и даже мелкие участки размером в 6—12 га на 40 % имеют тракторы.

Социальная структура британского фермерства вырисовывается в следующем виде¹. Из 280 тыс. фермеров Великобритании около 100 тыс. являются крупными капитали-

¹ Cp. Farming to Feed Britain. A Policy for Farm Workers and Consumers, London, 1954; так же J. D u n n a n. Class Structure of British Agriculture в «Communist Review», 1951, March — April.

стическими хозяевами, которые в различной степени эксплуатируют наемный труд, располагая в целом $\frac{3}{4}$ всей сельскохозяйственной площади и почти $\frac{9}{10}$ всей наемной рабочей силы. Около 80 тыс. фермеров имеют по одному наемному рабочему и сами вместе с членами своей семьи работают на фермах. Наконец, 100 тыс. фермеров не применяют наемного труда и являются мелкими трудовыми хозяевами. Огромное большинство мелких фермеров — арендаторы, обремененные рентой, уплачиваемой лендлордам. Около 20 тыс. мелких фермеров арендует государственную землю. Небольшая часть из них (менее $\frac{1}{10}$) — бывшие безработные из промышленных районов, перешедшие в середине тридцатых годов в сельское хозяйство.

Кроме того, в Соединенном королевстве есть 1167 тыс. мельчайших участков площадью менее 0,8 га (до 2 акров), используемых в качестве огорода или фруктового сада, но не являющихся основным источником существования для возделывающих их. Такие парцеллы (allotments) арендуются большей частью у местных государственных органов. Насчитывается также около 290 тыс. домашних свиноводов и птицеводов, имеющих другой основной источник дохода¹.

Крупные капиталистические фермы расположены преимущественно в районах Восточной Англии и Средне-Английской равнины, где они используют более благоприятные для земледелия условия рельефа, климата и почв. Мелкие фермы сосредоточены в менее благоприятных для земледелия гористых и избыточно влажных районах, особенно в Уэльсе. Такая же картина в Шотландии: в ее центральной низменной части находятся крупные фермы, а в горных областях мелкие хозяйства (крофты).

В Англии имеется организация, объединяющая большинство фермеров, — Национальный фермерский союз. В него входит около 80% всех фермеров. Господствующую роль в этом союзе играют крупные фермеры. Хотя фермеры в основном являются предпринимателями, основные интересы большинства из них расходятся с интересами британского монополистического капитала, стремящегося ограничить сельскохозяйственное производство страны по соображениям внешнеторговой политики. Кроме того, крупные и мелкие фермеры эксплуатируются некоторыми монополиями, снабжающими их химическими удобрениями («Империл Кемикл Индастрис») и сельскохозяйственными машинами («Агрикалчерл Мешинри Манюфакчурерс») ² и покупающими для перепродажи их продукцию («Джозеф Ранк», «Спиллерс») ³, а также торговцами-посредниками, ску-

¹ Britain. An Official Handbook, London, 1955.

² Имеется также ряд фирм, сдающих фермерам на прокат тракторы и машины.

³ Доход этих двух монополий в 1951—1952 гг. составил вместе около 900 млн. ф. ст. в год.

пающими у них для реализации на рынке овощи и фрукты. Кооперативы для снабжения фермеров инвентарем и удобствами находятся в основном в руках крупных фермеров. Производственной сельскохозяйственной кооперации в Англии почти нет. Исключением являются паевые фермы, образованные в Уэльсе безработными в тридцатых годах, из которых некоторые существуют поныне¹. Интересно отметить, что во время второй мировой войны в ряде районов Англии существовали машинные товарищества мелких фермеров — «Мешинри Пулс», которые имели своей первоначальной целью организовать между своими членами взаимную ссуду имеющихся у них машин, а в дальнейшем приобретали дорогостоящие машины в общую собственность².

Наемных сельскохозяйственных рабочих в Соединенном королевстве насчитывается (включая сезонных) 882 тыс. человек. Это составляет 71% всего самостоятельного населения, занятого в сельском хозяйстве. Ни в одной стране капиталистического мира нет такого значительного перевеса числа сельскохозяйственных рабочих над числом сельских хозяев. Как было отмечено выше, $\frac{3}{4}$ всех сельскохозяйственных рабочих занято в крупных капиталистических хозяйствах.

Число сельскохозяйственных наемных рабочих в Великобритании в 1951 г.
(в тыс.)¹

Части страны	Постоянные		Временные		Общее число	
	всего	в том числе женщины	всего	в том числе женщины	всего	в том числе женщины
Англия и Уэльс	553,8	44,3	154,2	51,7	708,0	96,1
Шотландия	87,7	13,3	16,4	5,9	104,1	19,1
Северная Ирландия	50,1	12,3	20,0	4,3	70,1	16,6
Вся Великобритания	691,6	69,9	190,6	61,9	882,2	131,8

¹ Agricultural Statistics 1950—1951. United Kingdom, London, 1953.

Подавляющее большинство — 78% — всех рабочих составляют постоянные и только 22% — временные (сезонные).

Женский труд сравнительно мало применяется в британском сельском хозяйстве: женщины составляют 15% всего сельскохозяйственного пролетариата. Среди постоянных рабочих процент женщин понижается до 10, а среди временных повышается до 30. Женщины-работницы заняты преимущественно в хозяйствах с молочным, птицеводческим и огородническим уклоном,

¹ Britain. An Official Handbook, London, 1955.

² «Communist Review», 1951, April.

хотя во время второй мировой войны из-за недостатка мужской рабочей силы женский труд широко применялся и в зерновых хозяйствах Англии.

Сельскохозяйственный пролетариат Великобритании в гораздо меньшей степени организован, чем промышленный: в профессиональные союзы входит менее трети всех сельскохозяйственных рабочих. Относительно слабый охват сельскохозяйственных рабочих тред-юнионами объясняется большой распыленностью и взаимной разобщенностью этой категории рабочих и давлением на них со стороны их нанимателей. Материальное положение британского сельскохозяйственного пролетариата хуже положения промышленных рабочих.

СТРУКТУРА И ГЕОГРАФИЯ СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА

Рассмотрение развития британского сельского хозяйства подводит к пониманию его современной структуры, зависящей от производственного направления множества фермерских хозяйств. В свою очередь направление хозяйственной деятельности фермера определяется, как отмечает проф. Уилфред Смит, агротехнической квалификацией фермера и его материальными ресурсами, требованиями рынка и другими экономическими условиями, определяющими в совокупности степень рентабельности различных видов сельскохозяйственного производства¹.

Производственные типы фермерских хозяйств Великобритании были изучены Экономическим отделом английского Министерства сельского хозяйства, установившим их классификацию и размещение по стране.

В основу этой классификации положено два критерия. Первый из них — соотношение пахотной и пастбищной земли в составе фермерского хозяйства, выражающееся в преобладании возделывания тех или других культур, разведения того или иного вида животных.

На основе первого критерия выделяются три типа хозяйства: 1) пастбищно-животноводческий, где более двух третей сельскохозяйственной площади приходится на луга и пастбища и менее одной трети на пахотную землю; 2) земледельческий, где имеется противоположное соотношение: свыше двух третей площади составляет пахотная земля и менее одной трети — пастбища и луга, и 3) промежуточный, где пахотная земля занимает более трети, но менее двух третей площади. Это деление самого общего порядка дополняется данными о количестве применяемой наемной рабочей силы, о применении сельскохозяйственных машин, о продукции на единицу площади и пр.

Второй критерий позволяет разделить указанные три основные типа хозяйств на подвиды в зависимости от преобладаю-

¹ W. Smith. An Economic Geography of Great Britain. London, 1953, стр. 173.

щей более узкой специализации, определяемой по распределению площади под отдельными культурами, по удельному весу той или иной продукции в общей валовой продукции хозяйства. Так, например, в хозяйстве земледельческого типа может быть зерновое направление или огородно-плодовое, в хозяйстве пастбищно-животноводческого типа — молочное или овцеводческое направление.

Наиболее распространены в Великобритании следующие типы фермерских хозяйств.

1. Типы пастбищно-животноводческих хозяйств.

а) *Преимущественно молочное хозяйство.* В хозяйствах этого типа основную роль играет производство молока для местного рынка. Вместе с тем в них вырабатываются сыр и масло, а также выращиваются телята в целях воспроизводства поголовья скота. Пахотная площадь используется в этих хозяйствах для возделывания кормовых культур, преимущественно разнообразных трав.

Этот тип хозяйства наиболее распространен в районах западной половины страны — в промышленном Ланкаширско-Чеширском районе и на примыкающей к нему Западно-Чеширской равнине, в промышленном районе Стаффордшира — Дербишира (как в его возвышенной части, так и в низменной), на равнинах Сомерсета и Западного Дорсета, в долинах Глостершира и Беркшира, на западе Средней Шотландии. Большая часть хозяйств этого типа обладает незначительной по размерам земельной площадью.

б) *Молочное хозяйство в сочетании с производством других продуктов.* Хозяйства этого типа наряду с производством молока для рынка, являющегося основной их продукцией, дают и другую товарную продукцию — картофель или пшеницу, овощи или фрукты, разводят овец или свиней и т. п. Они встречаются в долинах Уэльса, на полуострове Корнуэлл, в промышленном районе Бирмингема и вблизи Лондона — в Эссексе, Кенте, Суррее и Суссексе, в Северной Ирландии. Этот тип хозяйства, как и предыдущий, характеризуется обычно небольшими земельными участками.

в) *Мясо-молочное хозяйство.* Здесь наряду с производством молока большую роль (иногда преобладающую) играет разведение на хороших пастбищах скота для убоя, причем не только крупного рогатого скота, но и овец. Главным районом, где распространен этот тип хозяйства, является Мидленд, особенно графства Лестершир и Нортгемптоншир, а также Уорикшир и Ноттингемшир. Этот же тип хозяйства распространен и в Нортумберленде.

г) *Скотоводческое, особенно овцеводческое хозяйство на бедных пастбищах.* Хозяйства этого типа, обладающие бедными в кормовом отношении землями, в основном заняты разведе-

нием овец и отчасти крупного рогатого скота. Этот тип хозяйства распространен в гористых местностях Уэльса, Пеннин и Озерного округа, Южной и Северной Шотландии.

2. Типы земледельческих хозяйств.

а) *Смешанное хозяйство на базе земледельческой продукции.* В хозяйствах этого типа около 70% земельной площади приходится на пахотную землю, причем она делится почти поровну между посевами товарных культур — ячменя, пшеницы, сахарной свеклы, — идущих на продажу, и посевами кормовых культур — трав и корнеплодов, потребляемых в пределах данной фермы для откорма скота. Остальные 30% земельной площади приходится на постоянные луга. Таким образом, товарной продукцией хозяйств этого типа являются, с одной стороны, названные земледельческие продукты, а с другой — молочные продукты и скот для уоя (крупный рогатый скот, овцы и свиньи). Этот тип хозяйств наиболее распространен в восточных частях Англии — в Норфолке, Суффолке, Эссексе, отчасти в Хартфордшире. Для этого типа хозяйств характерно преобладание крупнокапиталистических ферм.

б) *Преимущественно зерновое и овцеводческое хозяйство.* В посевных площадях этого типа хозяйств преобладают зерновые культуры, особенно ячмень и пшеница, которые в севообороте чередуются с кормовыми — корнеплодами и травами, а также с сахарной свеклой. Животноводство в этих хозяйствах представлено в основном разведением овец на базе как пастбищного выпаса, так и возделываемых на фермах кормовых культур. Главными районами распространения этого типа хозяйств являются Восточный Йоркшир и, частично, Линкольншир. Близки к этому типу фермы восточного побережья Шотландии.

в) *Товарно-земледельческое хозяйство.* Фермы этого типа специализированы в основном на производстве пшеницы, картофеля и сахарной свеклы с присоединением сюда овощных и плодовых культур. Животноводство играет в этих хозяйствах незначительную роль. Основной район распространения товарно-земледельческих хозяйств этого типа находится на востоке — в Линкольншире, Норфолке и Кембриджшире.

г) *Овощно-плодовое хозяйство.* Фермы этого типа специализированы на производстве овощей и фруктов для продажи на рынке, с присоединением к этому возделывания пшеницы и других земледельческих культур. Главные районы этого типа хозяйств находятся к востоку и к западу от Лондона, в Бедфордшире, в долине Ившем, в некоторых частях Норфолка, Кембриджшира и Хантингдоншира и в районах Эдинбурга в Шотландии и Белфаста в Северной Ирландии.

3. Промежуточные типы хозяйств.

К этой группе относятся типы ферм, в которых основное направление (животноводческое или земледельческое) слабо

выражено, но тем не менее имеется некоторое преобладание какой-либо отрасли — молочного или мясного скотоводства, овцеводства, зернового земледелия и пр.

Соотношение различных видов сельскохозяйственного производства выявляется путем сопоставления удельного веса каждого из них в общей сумме всей сельскохозяйственной продукции (в денежном выражении).

Структура сельскохозяйственной продукции Великобритании (в %)¹

	1950 г.	1953 г.
Продукция животноводства	66,0	71,6
В том числе:		
Молоко и молочные продукты	30,5	—
Мясо и другие продукты убоя	21,0	—
Птица и яйца	14,0	—
Шерсть	0,5	—
Продукция земледелия	19,7	16,0
В том числе:		
Зерно	8,5	—
Картофель	7,6	—
Сахарная свекла	2,1	—
Прочие культуры	1,5	—
Продукция огородничества и садоводства	14,3	12,4
В том числе:		
Овощи	7,8	—
Фрукты и ягоды	3,3	—
Цветы	1,5	—
Всего	100,0	100,0

¹ Annual Abstract of Statistics, 1954, № 91.

Таким образом, более двух третей сельскохозяйственной продукции Великобритании дает животноводство. Особенно выделяются по своему удельному весу продукты молочного хозяйства.

Характерным показателем преобладающей роли животноводства в английском сельском хозяйстве является также соотношение площади под травами, с одной стороны, и площади под посевами различных культур, кроме сеяных трав, с другой стороны. В 1951—1955 гг. около трех четвертей всей сельскохозяйственной площади Великобритании приходится на пастбища и сенокосы (включая сюда и так называемые грубые пастбища, и постоянные луга, и участки, занятые сеянными травами в севообороте). Зерновые культуры, корнеплоды, овощи, фруктовые насаждения и пр. занимают лишь четверть всей сельскохозяйственной площади. При этом значительная часть возделываемых в Великобритании зерновых культур и корнеплодов используется как корм для скота, например овес, отчасти ячмень и пшеница, кормовая свекла, турнепс, отчасти картофель и сахарная свекла. Таким образом, площадь, используемая для животноводства, фактически составляет не менее 88% всей сельскохозяйственной площади.

Состав сельскохозяйственной площади Великобритании¹

	В тыс. га			В % к итогу		
	1938 г.	1944 г.	1954 г.	1938 г.	1944 г.	1954 г.
Возделываемая площадь, кроме посевов трав	3 583	5 818	4 631	18,5	30,3	24,4
Посевы трав в севообороте	1 600	1 891	2 368	8,3	9,8	12,4
Постоянные луга	7 519	4 694	5 286	38,9	24,5	27,8
Грубые пастбища	6 636	6 794	6 736	34,3	35,4	35,4
Всего	19 338	19 197	19 021	100,0	100,0	100,0

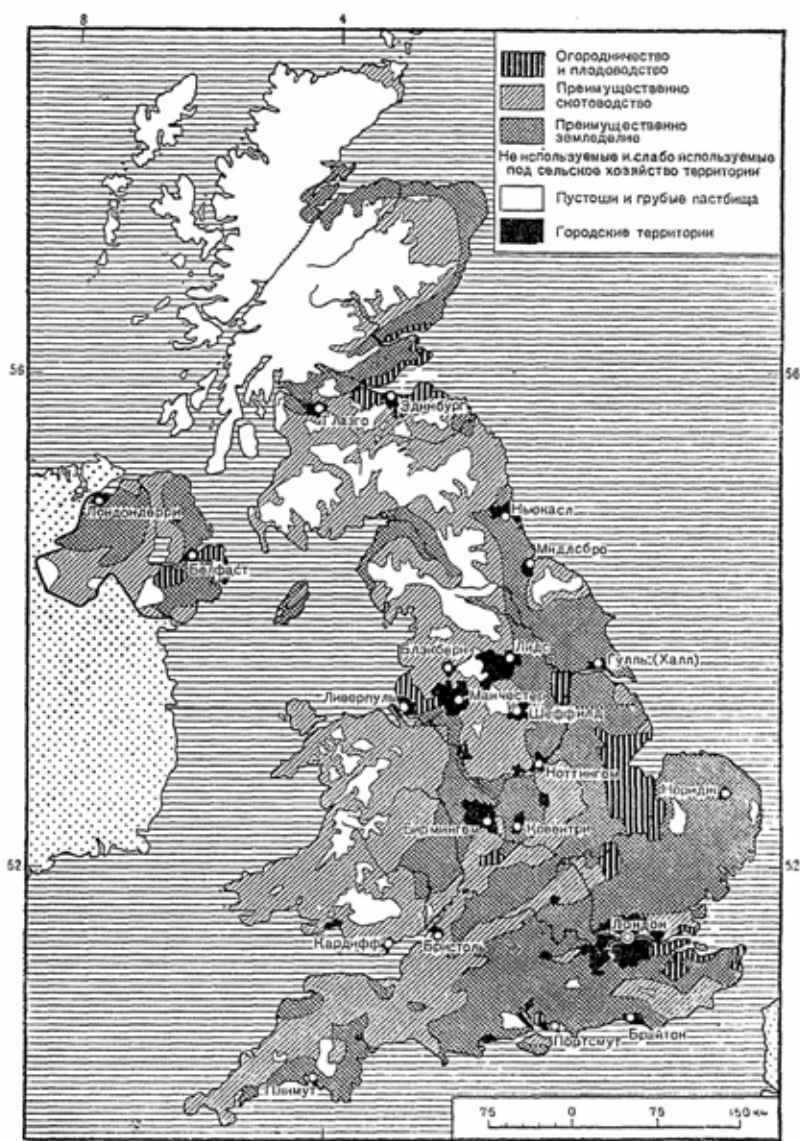
¹ Monthly Digest of Statistics, 1955, July.

Как видим, сельское хозяйство современной Великобритании имеет резко выраженную животноводческую специализацию, на фоне которой растениеводство играет в значительной степени подсобную роль.

Помещенная на стр. 351 карта сельскохозяйственного использования территории Великобритании иллюстрирует охарактеризованное выше размещение основных производственных типов фермерских хозяйств — сосредоточение преимущественно животноводческих хозяйств на влажном западе и в горных районах, а преимущественно земледельческих хозяйств на более сухом и солнечном востоке.

Растениеводство. Показанный выше ход развития сельского хозяйства Великобритании обусловил высокий агротехнический уровень его, особенно проявляющийся в крупных фермерских хозяйствах, которые обладают и большими земельными участками, и большими материальными ресурсами. Английское растениеводство характеризуется значительной механизацией земледельческих работ, тщательной обработкой посевных площадей, широким применением органических и минеральных удобрений, соблюдением определенных севооборотов, высевом сортовых семян. Эти черты неоднократно указывались в литературе и были отмечены советской сельскохозяйственной делегацией, посетившей Англию в 1955 г.

О степени механизации земледельческих работ говорит прежде всего большое число применяемых тракторов. На полмиллиона фермерских хозяйств в 1954 г. во всем Соединенном королевстве имелось 461 тыс. земледельческих тракторов (мощностью в 10 л. с. и более) и 61 тыс. огородных тракторов (мощностью менее 10 л. с.). Как уже упоминалось, насыщенность тракторами неодинакова в фермах с различными размерами участков: на каждый участок свыше 60 га приходится по 2—4 трактора, тогда как на 10 участков по 20—40 га — лишь 9 тракторов, на 10 участков по 12—20 га — 6 тракторов и на



10 участков по 6—12 га — 4 трактора. Преобладают более легкие и более дешевые колесные трактора: гусеничные составляют лишь 5% всего тракторного парка. Тракторы используются на фермах не только для полевых работ, но и для транспортных целей. Некоторые фирмы выпускают тракторы с набором других сельскохозяйственных машин и орудий, а также

транспортных и погрузочных средств. Число комбайнов в Англии значительно меньше — 22 тыс., картофелекопалок — 78,5 тыс. Применение этих машин позволяет сокращать затрату человеческого труда. Так, английские фермеры считают, что на возделывание пшеницы, при уборке ее комбайнами, надо затрачивать на 1 га посева не более 40 человеко-часов в год. Фермеры стараются механизировать и огородные работы, о чем свидетельствует наличие указанного выше количества огородных тракторов.

Английские фермеры уделяют большое внимание тщательной разделке почвы — ее вспашке, боронованию, культивации и каткованию. Качество сева обычно высокое.

Для повышения урожайности в Великобритании широко практикуется известкование почвы и применение наряду с навозным удобрением минеральных удобрений (азотных, фосфатных и др.), используемых обычно в виде смесей заводского изготовления в количестве 15—25 ц на га.

В Англии, являющейся родиной севооборотов, долгое время применялся так называемый норфолкский севооборот: (корнеплоды, яровые хлеба с подсевом клевера, клевер, озимая пшеница. Ныне этот четырехпольный севооборот применяется со значительными модификациями в различных районах соответственно климатическим и почвенным условиям. Кроме того, получили распространение пяти- и шестипольные севообороты, в меньшей степени семи-деятипольные севообороты. Схемы севооборотов рекомендуются фермерам организованными в стране сельскохозяйственными научными учреждениями.

Для улучшения посевов используются чистосортные семена. Выращиванием их занимаются специальные фермерские хозяйства, продающие их семенным торговым фирмам, снабжающим фермеров. Эти фирмы имеют семеочистительные заводы и склады семян, а также штаты инспекторов и селекционеров. Несмотря на то что семенные торговые фирмы отпускают фермерам сортовые семена по цене на 40—60% выше существующей цены на обычные семена, фермеры широко используют сортовые семена, поскольку они повышают урожайность и доходность хозяйства.

На больших фермах часто сеют пшеницу и другие зерновые культуры семенами различных сортов с разными сроками вызревания. Это позволяет одновременно убирать урожай, лучше используя средства производства и избегая потерь при уборке.

Совокупность указанных мероприятий дает возможность английским фермерам получать высокие урожаи. Так, в 1953 г. средняя урожайность пшеницы в Великобритании составляла 30 центнеров (метрических) с 1 га, ячменя — 28 ц, овса — 25 ц, картофеля — 210 ц, сахарной свеклы — 327 ц, кормовой свеклы —

635 ц¹. Колебания в метеорологических условиях в ту или иную сторону, связанные с особенностями климата Британских островов, отражаются на урожайности довольно чувствительно. В частности, в 1954 г. сухая весна и чрезвычайно дождливые лето и осень повлекли за собой снижение урожайности (например, пшеницы до 27 ц с 1 га, картофеля до 197 ц)².

Посевная площадь, в частности площадь под посевами зерновых, которая с последней четверти XIX в. систематически сокращалась, за годы второй мировой войны значительно увеличилась. Причина этого лежала в условиях военного времени, когда поднялись цены на хлеб на мировом рынке и в еще большей степени на английском рынке — в связи с большими трудностями в его привозе. Увеличение посевной площади происходило за счет распахивки лугов и пастбищ, многие из которых в свое время были под пашней, но затем были заброшены как недостаточно рентабельные.

В послевоенные годы английское правительство проводит протекционистскую политику в отношении сельского хозяйства, выплачивая субсидии фермерам, в целях поддержания достиг-

Состав посевной площади Великобритании¹

Культуры	Тыс. га			В % к итогу		
	1938 г.	1944 г.	1954 г.	1938 г.	1944 г.	1954 г.
Пшеница	771	1 289	983	14,9	16,8	14,0
Ячмень	395	789	825	7,6	10,2	11,8
Овес	958	1 463	976	18,5	19,0	14,0
Рожь и смесь зерновых	45	218	258	0,9	2,8	3,7
Все зерновые	2 169	3 759	3 042	41,9	48,8	43,5
Травы в севообороте	1 600	1 891	2 368	30,9	24,5	33,8
Другие кормовые	559	783	602	10,8	10,2	8,6
Картофель	293	567	378	5,7	7,4	5,4
Сахарная свекла	134	173	175	2,5	2,2	2,5
Овощи	116	202	166	2,2	2,6	2,4
Фрукты	120	119	129	2,3	1,5	1,8
Прочие культуры	44	123	27	0,8	1,6	0,3
Под паром	148	92	112	2,9	1,2	1,7
Всего	5 183	7 709	6 999	100,0	100,0	100,0

¹ Monthly Digest of Statistics, 1955, July.

нутого в 1944—1945 гг. уровня производства. Как явствует из таблицы, имевшее место за время войны увеличение всей

¹ Annual Abstract of Statistics, 1954, № 91.

² World Crops (London), 1955, May, № 5.

посевной площади приходится в основном на посевы зерновых (особенно овса и ячменя) и трав. Удельный вес зерновых, по данным 1954 г., составляет 43,5 %, а посевов трав — 33,8 % всей площади.

Структура посевной площади отражает общий животноводческий уклон британского сельского хозяйства: кормовые культуры, к которым относятся сеяные травы, кормовые корнеплоды, частично зерновые культуры (овес и ячмень) и картофель, занимают около 62 % всех посевов.

Площадь под пшеницей, составляющая 983 тыс. га, во время войны достигала почти 1,3 млн. га, но по окончании войны сократилась на 300 тыс. га. Все же благодаря протекционистским мероприятиям последних лет она превышает более чем на 200 тыс. га довоенную площадь под пшеницей. Удельный вес ее во всей посевной площади — 14 %. Посевы пшеницы сосредоточены преимущественно в восточной, южной и средней частях Англии. Здесь капиталистические фермерские хозяйства выдержали удары, нанесенные конкуренцией дешевого импортного зерна, используя, в частности, более благоприятные природные условия этих районов — умеренное количество осадков, более теплое, чем на западе, лето, достаточную инсоляцию, равнинно-холмистый рельеф и более плодородные почвы. В восточной части Англии пшеница занимает 20—30 % всех посевов, в южной и средней частях — 12—20 %.

В Девоншире, Ланкашире и Йоркшире пшеница занимает лишь 5—10 % всех посевов, а в остальных районах — в большей части Уэльса, в Шотландии и Северной Ирландии — она теперь почти не возделывается, хотя в семидесятых годах XIX в. посевы ее занимали в Шотландии площадь в 53 тыс. га, а в Северной Ирландии в середине XIX в. — площадь в 36 тыс. га. Основная причина прекращения возделывания здесь пшеницы заключалась в том, что кризис земледелия в свое время особенно тяжело поразил эти районы с менее благоприятными для земледелия природными условиями и с более мелкими фермерскими хозяйствами. В настоящее время границей пшеничного производства на севере служит июльская изотерма 15,5° (Ц), а на западе — линия годовых осадков в 75 см. За пределами этих границ имеются более или менее значительные посевы пшеницы на восточном побережье — в Дургаме — и в Шотландии, по берегам залива Мори-Фёрт.

Имевшее место за время войны увеличение посевов пшеницы относится главным образом к Средней и Южной Англии.

Большинство возделываемых сортов английской пшеницы дает мягкое зерно, мало пригодное для хлебопечения; поэтому в хлебопечении британская пшеничная мука смешивается с импортной, полученной от помола более твердых сортов пшеницы.

За время войны и в последние годы несколько увеличилось производство в Англии твердой пшеницы.

Производство пшеницы в Великобритании
(в тыс. т)¹

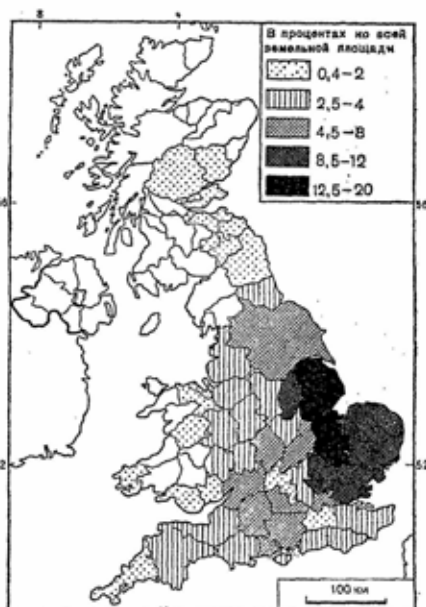
1938 г.	1 965
1944 г.	3 138
1950 г.	2 606
1953 г.	2 664
1954 г.	2 783

¹ Annual Abstract of Statistics, 1954, № 91.
Monthly Digest, 1955, July.

Как видим, наряду с ростом посевной площади и общий сбор пшеницы вырос с 1938 г. в полтора раза. Собираемая в стране пшеница удовлетворяет лишь 25—28% потребности в ней. Остальное количество импортируется. Часть собираемой пшеницы используется в качестве корма для скота. Это относится главным образом к западным районам, где пшеница не всегда успевает созреть до уборки урожая.

Большая часть сбора пшеницы приходится на крупнокапиталистические фермы Восточной Англии, широко применяющие искусственное удобрение, машины и тракторы. Благодаря этому средняя урожайность пшеницы в Англии высокая — до 30 ц с гектара.

Посевы ячменя сосредоточены в общем в тех же районах, где и посевы пшеницы, поскольку на вызревание ячменя излишне большие осадки западно-английских районов оказывают еще более отрицательное влияние, чем на пшеницу. За время войны и в послевоенные годы посевы ячменя в Великобритании выросли, как видно из таблицы на стр. 353, больше чем посевы пшеницы — в 2,1 раза, составив почти 12% всей посевной площади.



Размещение посевов пшеницы

Производство ячменя в Великобритании (в тыс. т)¹

1938 г.	904
1944 г.	1 752
1950 г.	1 711
1953 г.	2 521
1954 г.	2 244

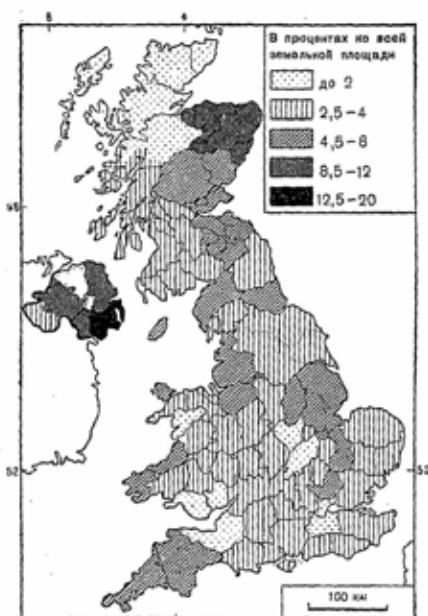
¹ Annual Abstract of Statistics, 1954,
№ 91. Monthly Digest, 1955, July.

Ячмень используется в Великобритании главным образом для производства пива, а в Шотландии также для приготовления виски. Более трети производимого количества ячменя потребляется в качестве корма для скота.

Производство овса в Великобритании (в тыс. т)¹

1938 г.	1 992
1944 г.	2 953
1950 г.	2 692
1953 г.	2 821
1954 г.	2 588

¹ Annual Abstract of Statistics, 1954,
№ 91. Monthly Digest, 1955, July.



Размещение посевов овса

Овес, как это видно из приведенной выше сводной таблицы, занимает столь же большую посевную площадь, как и пшеница. Его посевы составляют 14% всей посевной площади. Поскольку овес легко переносит высокую влажность, он является преобладающей зерновой культурой западно-британских районов, тогда как в восточно-английских графствах он уступает пшенице и ячменю. В Шотландии овес занимает более половины всей посевной площади, в Ланкашире, Чeshire, Уэст-морленде и Камберленде — около трети, в Уэльсе — 25—30%.

Почти повсеместное распространение имеет в Великобритании картофель, крупные районы производства которого находятся на востоке — вокруг залива Уош, на западе — в Ланкашире и Чeshire, в Мидленде, на юго-востоке, в Дургаме и в Шотландии. Корнуэлл

и Нормандские острова являются поставщиками на британский рынок в начале лета молодого картофеля, который вызревает там раньше, чем в других районах страны. Восточная Шотландия известна как район выращивания семенного картофеля, охотно покупаемого фермерами для посадок по всей стране. Наиболее распространен в Британии сорт картофеля, называемый «меджестик». Более $\frac{4}{5}$ собираемого картофеля используется как продовольственный продукт, около $\frac{1}{5}$ идет на корм скоту.

Посадка картофеля производится в Англии рядовым способом. Квадратно-гнездовой способ посадки пока не применяется, что тормозит повышение производительности труда в производстве картофеля.

Сбор картофеля характеризуется следующими цифрами:

Сбор картофеля (в тыс. т)¹

1938 г.	5 115
1944 г.	9 096
1950 г.	9 507
1953 г.	8 260
1954 г.	7 325

¹ Annual Abstract of Statistics, 1954, № 91, Monthly Digest, 1955, July.

Продукция овощеводства в Англии очень разнообразна. В частности, выращивают много цветной и брюссельской капусты, салата, гороха, лука, моркови, лука-порея и пр., а в теплицах также помидоры, огурцы, фасоль. Овощеводство развито вокруг больших городов, а также в Восточной и Юго-восточной Англии и на востоке Шотландии (см. карту на стр. 351).

Сахарная свекла получила распространение в Великобритании лишь после первой мировой войны. Посевы ее сосредоточены в основном в Восточной Англии, где выпадает умеренное количество осадков, где бывает достаточно солнечных дней для обеспечения высокой сахаристости свеклы и где почвы достаточно плодородны (см. карту на стр. 328).

Сбор сахарной свеклы (в тыс. т)¹

1938 г.	2 191
1944 г.	3 267
1950 г.	5 218
1953 г.	5 269
1954 г.	4 521

¹ Annual Abstract of Statistics, 1954, № 91, Monthly Digest, 1955, July.

Большая часть сбора сахарной свеклы используется для производства сахара.

Кормовые корнеплоды, особенно распространенные в Великобритании,— турнепс, брюква и кормовая свекла. Турнепс и

брюква нетребовательны в отношении климатических и почвенных условий и, подобно картофелю, могут произрастать во всех частях Британских островов. Они служат главным образом зимним кормом для овец и лишь отчасти для крупного рогатого скота. Эти две культуры возделываются больше всего в северо-восточной части Англии, в Шотландии, Уэльсе и Северной Ирландии. Конкурентом их в известной степени является картофель. Турнепс и брюква, как правило, нетоварные культуры: они потребляются обычно в производящих их хозяйствах.

Кормовая свекла нуждается в более длительном, чем у турнепса и брюквы, вегетационном периоде и боится заморозков. Поэтому в Шотландии, где лето коротко и бывают заморозки, кормовая свекла не возделывается. Впрочем, она почти не возделывается также и в Северной Ирландии, несмотря на возможность ее успешного произрастания там. Главные районы кормовой свеклы — Восточная и Южная Англия. Второстепенное значение по сравнению с кормовыми корнеплодами имеют кормовая капуста, посевы которой в последние годы очень возросли, кольраби, кормовая горчица и пр.

Годовой сбор турнепса и брюквы составляет 10,8 млн. т, кормовой свеклы 5,5 млн. т (в 1953 г.).

Сеяные травы в полевом севообороте чередуются с зерновыми культурами и корнеплодами, занимая в среднем до 34 % всей пахотной площади. В восточных областях, где имеются наиболее благоприятные условия для произрастания пшеницы, ячменя и сахарной свеклы, сеяные травы занимают 10—15 % всех посевов, на юге — 20 %, в Мидленде — 25 %, а в западных районах — 30—40 %, достигая максимума — свыше 50 % — в Корнуэлле. Нередко участки, засеянные травами в севообороте, не перепахиваются и не засеиваются по нескольку лет. Большая часть сеяных трав и клевера скашивается на сено, а меньшая часть используется как зеленый корм на корню — путем выпаса скота или в свежескошенном виде.

Особо можно отметить в составе земельного фонда Великобритании так называемые постоянные или культурные луга, периодически засеиваемые и улучшаемые. В Англии, Уэльсе и Северной Ирландии культурные луга занимают от 42 до 48 % всей территории. Культурные луга играют важную роль в кормовой базе британского животноводства. Они широко используются и непосредственно как пастбища и как сенокосы. Периодический засев лугов дает возможность воздействовать на состав их флоры. Из многочисленных видов растений британской луговой флоры основное кормовое значение имеют райграсс, полевица, клевер и др. Наиболее быстрое развитие травяного покрова дают луга с преобладанием райграсса.

Примерами лучших райграссовых пастбищ являются луга на лиасовых глинах в Лестершире и Нортгемптоншире, а также на аллювиальных почвах в долинах рек. В составе трав этих

лугов удельный вес райграсса достигает 84%. Один гектар такого луга позволяет откормить за год двух быков, давая нагул мяса в количестве 160—180 кг, что вдвое превышает среднюю продуктивность культурных лугов. При использовании под сенокос такие луга дают до 5 т сена с 1 га. Однако луга такого рода в Англии занимают очень ограниченное пространство. Более бедные культурные луга характеризуются преобладанием полевицы. Полевица особенно распространена в западных районах с большим количеством осадков и с окисленной почвой.

Животноводство. Структура британского животноводства характеризуется, как показано в таблице на стр. 349, значительным преобладанием молочного скотоводства.

Приведем данные о поголовье различных видов скота.

Поголовье скота в Великобритании в 1939—1954 гг. (в млн. голов)¹

Вид скота	1939 г.	1944 г.	1950 г.	1952 г.	1954 г.
Крупный рогатый скот	8,9	9,5	10,5	10,2	10,7
В том числе					
молочные коровы . . .	3,9	4,4	4,6	4,6	4,6
Овцы	26,9	20,1	20,4	21,7	22,9
Свины	4,4	1,9	3,0	5,0	6,2
Домашняя птица	74,4	55,1	96,1	95,0	83,6

¹ Monthly Digest of Statistics, 1955, July.

Как показывает таблица, за исключением овцеводства, все виды животноводства к 1954 г. увеличили поголовье против предвоенного уровня. Это связано с ограничением импорта продовольствия (в целях уменьшения дефицита торгового и платежного балансов) и вытекающим отсюда целым рядом активных протекционистских мероприятий, как государственные субсидии фермерам и т. п.

Важнейшим видом британского животноводства является разведение крупного рогатого скота. Развиты оба направления этой отрасли.— мясное и молочное. Молочные коровы составляют 45% поголовья. Разведение крупного рогатого скота распространено повсеместно, за исключением высокогорных районов Шотландии и Уэльса с бедными кормовыми ресурсами. Молочное хозяйство, как показывает карта на стр. 361, преобладает в равнинных районах юга Англии и Мидленда, а также в Корнуэлле, Южном, Юго-западном и Северо-западном Уэльсе, в Северной Ирландии, в промышленных районах Ланкашира, Йоркшира, Дургам-Нортумберленда и Клайдсайда (в Средней Шотландии). Определяющим моментом в этой специализации является главным образом наличие в данном районе плотного городского населения, составляющего контингент потребителей

молока и молочных продуктов. Некоторые из перечисленных областей, не имеющие достаточного местного рынка сбыта, как Юго-западный Уэльс, Корнуэлл, Северная Ирландия, перерабатывают молоко в масло и сыр, которые транспортируются в промышленные районы. Молочное животноводство использует естественные пастбища — постоянные луга, которыми особенно богаты Чешир и юго-западные графства (Сомерсетшир, Уилтшир). Для круглосуточной пастбы отводится по 0,4—0,5 га пастбища на каждую голову взрослого рогатого скота. К пастбищам подведен водопровод для поения скота и устроены водопойные корыта с регулирующими их наполнение поплавками. Пастухов современные английские фермеры не нанимают. Их заменяют специально обученные шотландские овчарки и так называемые «электропастухи», изготавливаемые электротехнической промышленностью в виде сооружений из проволоки, стоек и батарей.

В зимнее время стойловое содержание крупного рогатого скота продолжается в Южной Англии около 1 месяца, а в Шотландии до 4—6 месяцев. В это время кормление производится сеном и силосом (в среднем по 4—5 кг сена и 20—26 кг силоса в день на корову).

Кроме того, как в пастбищный, так и в стойловый период молочным коровам дают концентрированные корма в среднем из расчета 170 граммов кормов на 1 литр получаемого молока.

Производство молока в Соединенном королевстве составляет 9 млрд. л в год (в 1950—1955 гг.). Удойность большинства коров — от 2200 до 3100 л в год. Около половины молочных коров принадлежит к широко распространенной в Великобритании мясо-молочной породе шортхорн (короткорогая). Из других пород распространены гернсейская и джерсейская (на юге), эрширская (в Шотландии), фризская черно-белая (в Мидленде и на востоке).

Откорм крупного рогатого скота на убой производится главным образом на равнинах Мидленда. На западе, в горных районах и в Северной Ирландии выращивается молодняк, перевозимый в Мидленд для откорма. Среднегодовая продукция мяса (говядины и телятины) в Соединенном королевстве за 1950—1954 гг. составляла около 600 тыс. т. Для усиления прироста скота организована сеть пунктов по искусственному осеменению коров. Почти половина коров в Собственно Англии осеменяется искусственно. Распространенные породы мясного скота — шортхорн, херефорд (в Англии), абердин и ангус (в Шотландии).

Овцеводство приобрело в Англии большое значение еще в эпоху феодализма, став базой для развития экспорта шерсти, а затем шерстяной промышленности. В Англии и Шотландии были выведены породы тонкорунных овец. Однако с колонизацией англичанами Австралии, где овцеводство приняло гигантские масштабы и где получила преобладание порода лучших

мериносовых овец, британское овцеводство перешло от шерстяной специализации преимущественно на мясную. Шерсть британских овец дает теперь лишь 8% всего сырья, потребляемого шерстяной промышленностью страны, и используется главным образом для производства ковровых изделий.

Основной кормовой базой овцеводства являются пастбища. Широко используются склоны Пеннин и Южно-Шотландской возвышенности, являющихся важнейшими районами овцеводства. Бедные в кормовом отношении грубые пастбища высоких частей Северной Шотландии и Уэльса также служат для выпаса овец, но лишь в течение летнего периода.

Осенью и зимой овцы находятся в долинах или на равнинах на подножном и на стойловом корму. На юге основными овечьими пастбищами служат склоны известняковых холмов и возвышенностей. Сырые и заболоченные местности непригодны для выпаса овец, так как вызывают у них заболевания ног.

Сократившееся во время второй мировой войны поголовье овец (с 26,9 млн. в 1939 г. до 20,1 млн. в 1944 г.) восстанавливается медленно, что связано отчасти с упадком хозяйства в горных районах, особенно в Уэльсе, и с ограничением импорта кормов, которые фермеры считают более выгодным использовать для откорма крупного рогатого скота.

Свиноводство наиболее развито в Восточной Англии на отходах пищевой, в частности сахарной, промышленности, в промышленных районах и вокруг скоплений городов (конурбаций), а также в районах маслоделия — Чeshire, Юго-западном Уэльсе, Северной Ирландии — на отходах молока при его переработке в сепараторах. Свиноводством занимаются не только специализированные хозяйства, но и большинство всех ферм. Английские потребители предпочитают, чтобы свинина не была жирной. Лучшими по выходу мяса породами английских свиней считаются йоркширская, эссекская и беркширская. Наиболее распространена крупная белая порода, используемая для производства бекона.

Коневодство в Великобритании, как и в других странах, сильно сократилось за последние десятилетия в связи с механизацией транспорта и полевых работ. Современная британская



Главные районы молочного хозяйства

статистика приводит сведения лишь о поголовье лошадей в фермерских хозяйствах. По данным 1950 г., в Соединенном королевстве на фермах имеется 529 тыс. лошадей (включая жеребят), тогда как в 1931 г. их было около 1,2 млн.— в два с лишним раза больше.

В Англии издавна разводят породистых лошадей для специальных целей — верховых и охотничьих лошадей для излюбленных английской буржуазией видов спорта, рысаков, в частности, для популярных в стране конных состязаний. Породистые лошади служат предметом экспорта из Англии. Центры породистого коневодства расположены в низменной восточной части страны; основные из них — Эпсом, Ньюмаркет и Ламбоурн.

В Великобритании и Северной Ирландии, по официальным данным за 1955 г., насчитывается 92 млн. штук птиц, из которых 95% — куры. Птицеводство широко распространено по стране, причем, как и свиноводство, — в неспециализированных хозяйствах, хотя имеются птицеводческие фермы. Особенно развито разведение кур в густо населенных районах Лондона и Юго-востока, Ланкашира и Западного Йоркшира, а также в Северной Ирландии. Британское птицеводство дает 460—490 тыс. т яиц в год. По разведению уток выделяются Ланкашир и Восточная Англия, гусей — Уэльс, индеек — Восточная Англия.

ГЛАВА ВОСЬМАЯ

ТРАНСПОРТ

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

География путей сообщения Великобритании, их состояние, объем и структура грузооборота и направления грузопотоков отражают экономико-географические особенности страны и условия их развития.

В Великобритании, как в островной стране, с большей резкостью, чем в государствах континентальной Европы, выступают различия в средствах и путях сообщения, используемых для внешних и для внутренних транспортных связей.

Внешние транспортные связи Британских островов осуществляются в основном посредством морского судоходства. Крупная роль Великобритании в капиталистической системе международного разделения труда и индустриальная специализация британской экономики, требующая импорта большей части потребляемого в стране сырья и продовольствия, а также экспорта промышленных изделий, обусловили огромные масштабы внешнеторговых морских перевозок Великобритании, создание мощного торгового флота и постройку ряда морских портов. Морское судоходство служит также главным средством пассажирского сообщения между Великобританией и внешним миром.

За последние три десятилетия получило развитие новое средство внешних транспортных связей Великобритании — авиация, используемая преимущественно для пассажирских перевозок.

Еще до первой мировой войны был разработан проект установления железнодорожной связи между Англией и континентальной Европой путем прорытия туннеля под дном Па-де-Кале, однако до настоящего времени этот проект осуществления не получил.

Внутренний транспорт Великобритании в отличие от внешнего использует разнообразные пути сообщения, среди которых основную роль играют сухопутные — железнодорожные и

автогужевые. Железнодорожными перевозками обслуживается в среднем 60—66% всего транспортного грузооборота страны, а автогужевыми перевозками — 26—28%. Второстепенную роль во внутренних транспортных связях играет морское каботажное судоходство (8—9% всего грузооборота страны), судоходство по рекам, речным каналам и Манчестерскому морскому каналу (4—5%) и авиационные перевозки скоропортящихся товаров.

Во внутреннем пассажирском транспорте первое место занимает автомобильный, к которому относится очень развитое в крупных городах и их окрестностях автобусное сообщение. Второе место в пассажирских перевозках внутри страны занимают железные дороги. Из второстепенных видов внутреннего пассажирского транспорта выделяется авиационный.

Между внешним и внутренним транспортом имеются также большие различия в области организации и техники.

В течение последних десятилетий усиливающаяся конкуренция — внешняя и внутренняя — ускорила процесс централизации капитала в морском судоходстве, ряд судоходных предприятий слился в несколько крупных концернов, которые, следуя за изменениями в технике морского судоходства, периодически обновляют свой флот. Необходимо учитывать также гибель большого количества британских судов в ходе первой и второй мировых войн.

Таким образом, в большей своей части морской транспорт Великобритании характеризуется монополистическими организационными формами и высоким техническим уровнем. Еще в большей степени это относится к авиационному транспорту, возникшему уже в период монополистического капитализма.

По сравнению с морским и авиационным транспортом такие отрасли внутреннего транспорта, как железнодорожный и речной, более отсталы. Развитие этих видов транспорта происходило главным образом в XIX в., когда с распространением капиталистического способа производства в Великобритании огромное большинство всех продуктов превратилось в товары, добавились новые отдаленные рынки, оформились экономические районы различной специализации, что обусловило большие межрайонные перевозки грузов.

Связанное с ростом капитализма развитие внутреннего транспорта Великобритании сопровождалось, как было отмечено во второй главе, ожесточенной борьбой между различными видами транспорта.

В первые десятилетия XIX в. шла борьба между гужевым и речным транспортом. Когда в тридцатых годах стали возникать железнодорожные компании, их деятельность натолкнулась на сопротивление со стороны компаний, эксплуатировавших каналы и омнибусные линии. Однако ко второй половине XIX в. железные дороги завоевали первенство среди внутрен-

них путей сообщения, и железнодорожные компании перешли в наступление против внутреннего водного транспорта, что вскоре обеспечило им монопольное положение во внутреннем транспорте Великобритании.

То обстоятельство, что еще в XIX в. британские железнодорожные компании оказались во внутреннем транспорте вне конкуренции, создало для дальнейшего развития железных дорог совсем иные условия, чем те, в которых развивался морской транспорт. Британские мореходные общества в силу острой иностранной конкуренции на мировом фрахтовом рынке были вынуждены улучшать техническое состояние своих судов и обновлять состав торгового флота, в то время как железнодорожные компании в силу своего монопольного положения не имели стимула затрачивать большие средства на обновление своего основного капитала. В результате технические усовершенствования локомотивов, подвижного состава, путей и пр., получившие широкое применение в странах более позднего развития капитала (как США, Германия), находили значительно меньшее распространение в Великобритании, и британские железные дороги до последних лет во многих отношениях сохранили черты технической отсталости. Следствием этого является высокая стоимость железнодорожных перевозок в Англии, которая в свою очередь удорожает стоимость английских промышленных изделий и снижает их конкурентоспособность¹.

В последние десятилетия в Великобритании значительно выросла роль безрельсового сухопутного транспорта: с развитием автомобилестроения конно-гужевые перевозки сменились автомобильными, образовались автомобильно-транспортные компании для перевозки пассажиров и грузов, была усовершенствована сеть шоссеиных дорог. Автомобильный транспорт стал успешно соперничать с железнодорожным, особенно в перевозках на небольшие расстояния.

Использование железнодорожными компаниями своего монопольного положения привело в XX в., как указывалось выше, к техническому отставанию британских железных дорог, к высоким тарифам и к снижению качества обслуживания перевозок. Для устранения этого стала необходимой коренная реконструкция железных дорог, требующая больших капиталовложений. Внутренний водный транспорт в результате политики железнодорожных компаний оказался в состоянии упадка. Между железнодорожным, водным и автомобильным транспортом отсутствовала согласованность, которая позволила бы специализировать каждый вид транспорта на перевозках, осуществляемых им с наименьшими издержками, и дала

¹ Одной из важнейших причин национализации железных дорог были требования промышленных монополий удешевить стоимость перевозок грузов в целях повышения конкурентоспособности английских товаров.

бы возможность различным видам транспорта на определенных трассах дополнять друг друга.

В связи с этим в кругах английской промышленной буржуазии не раз поднимался вопрос о выкупе государством транспортных средств, прежде всего железных дорог, у частных компаний. Планы выкупа железных дорог государством выдвигались в 1908 г. и в 1917—1919 гг., но не получали осуществления.

В течение длительного времени государство ограничивалось отдельными актами вмешательства в деятельность транспорта, продиктованными интересами промышленных монополий. Так, в 1914 г. в связи с военными условиями был временно установлен государственный контроль над железными дорогами. В 1921 г. было проведено в законодательном порядке принудительное слияние 12 железнодорожных компаний в четыре больших концерна. В 1930 и 1933 гг. были приняты законы о государственном контроле над пассажирским и грузовым автомобильным транспортом. В 1934 г. на основании специального закона организовалось Лондонское управление пассажирского транспорта, представляющее собой большой концерн, в который вошло полтора десятка муниципальных и около семидесяти частных транспортных предприятий столицы и прилегающего к ней района — Большого Лондона. В 1939—1945 гг. в связи с условиями военного времени транспорт Великобритании был подчинен государственному контролю. По окончании войны пришедшее к власти лейбористское правительство провело в 1947 г. через парламент закон о передаче государству важнейших отраслей транспорта. Национализация железных дорог сопровождалась щедрой компенсацией за счет государства акционеров ликвидируемых железнодорожных компаний.

Вступивший в действие с 1 января 1948 г. закон о транспорте передал в собственность государства: а) все путевое и станционное хозяйство железных дорог с подвижным составом и вспомогательным имуществом; б) внутренние водные пути (каналы и реки), принадлежавшие компаниям, общим протяжением в 2,6 тыс. км с 76 пристанями и доками и со 100 пароходами; в) имущество Лондонского управления пассажирского транспорта, в состав которого входила разветвленная сеть подземных железных дорог, а также около 7 тыс. автобусов, 1750 троллейбусов и пр.

На всех перешедших в 1948 г. к государству транспортных предприятиях было занято свыше 1 млн. рабочих и служащих (в том числе 680 тыс. человек на железных дорогах). Общая сумма компенсаций за перешедшее к государству имущество транспортных компаний превышает 1 млрд. ф. ст. Закон о транспорте предусматривал дальнейший переход к государству автобусно-пассажирских и автомобильно-грузовых предприятий, занимающихся перевозками на дальние расстояния.

Управление перешедшим к государству транспортом осуществляет правительственная Британская транспортная комиссия через организованные при ней исполнительные управления железных дорог, доков и внутренних водных путей, автомобильного транспорта, лондонского транспорта.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Общая протяженность железных дорог Великобритании в 1954 г. составляла 32,4 тыс. км, в том числе в Северной Ирландии — 1,3 тыс. км.

30 % железнодорожной сети страны было построено до 1850 г. и 35 % между 1850 и 1870 гг. К началу XX в. в стране существовало уже 90 % всех ныне действующих железных дорог. До первой мировой войны было почти полностью завершено сооружение остальных 10 % дорог. С тридцатых годов по настоящее время произошло даже некоторое сокращение железнодорожной сети (примерно на 0,5 %).

Как мы уже отмечали, строительство железных дорог и их эксплуатация осуществлялись в Великобритании многочисленными железнодорожными компаниями. Первоначально огромное большинство компаний было мелкими предприятиями, владевшими от 15 до 150 км железнодорожных линий каждое. Некоторые из этих линий соединяли одни и те же пункты и конкурировали между собой. Однако уже в 1850—1880 гг. в железнодорожном предпринимательстве Великобритании происходил довольно интенсивно процесс централизации: два-три десятка более крупных железнодорожных компаний постепенно поглощали сотни мелких. К началу XX в. несколько более половины всей железнодорожной сети принадлежало одиннадцати крупнейшим компаниям, а остальная часть — сотням мелких компаний.

После первой мировой войны процесс централизации привел к уменьшению общего числа железнодорожных компаний до 214, среди которых выделялись 27 крупных. В результате проведенного в 1921 г. законодательным порядком принудительного слияния многих из этих компаний, почти вся железнодорожная сеть была сосредоточена в руках четырех крупных концернов: а) Лондонско-Мидлендской и Шотландской дороги, б) Лондонской и Северо-восточной дороги, в) Большой Западной дороги и г) Южной дороги. Вне этих концернов оставались 93 небольшие железнодорожные компании, владевшие подъездными или пригородными линиями короткого протяжения, удельный вес которых в грузообороте страны был совсем незначителен.

С переходом в 1948 г. всех британских железных дорог в собственность государства эксплуатация их осуществляется Исполнительным управлением железных дорог при Британской

транспортной комиссии. В целях удобства эксплуатации вся железнодорожная сеть Великобритании разделена на шесть округов: 1) Лондонско-Мидлендский, 2) Западный, 3) Южный, 4) Восточный, 5) Северо-восточный, 6) Шотландский.

В Северной Ирландии, на которую закон о выкупе государством железных дорог не распространился, продолжают действовать железнодорожные компании, из которых основными являются: Общество большой северной железной дороги и Ольстерское транспортное управление.

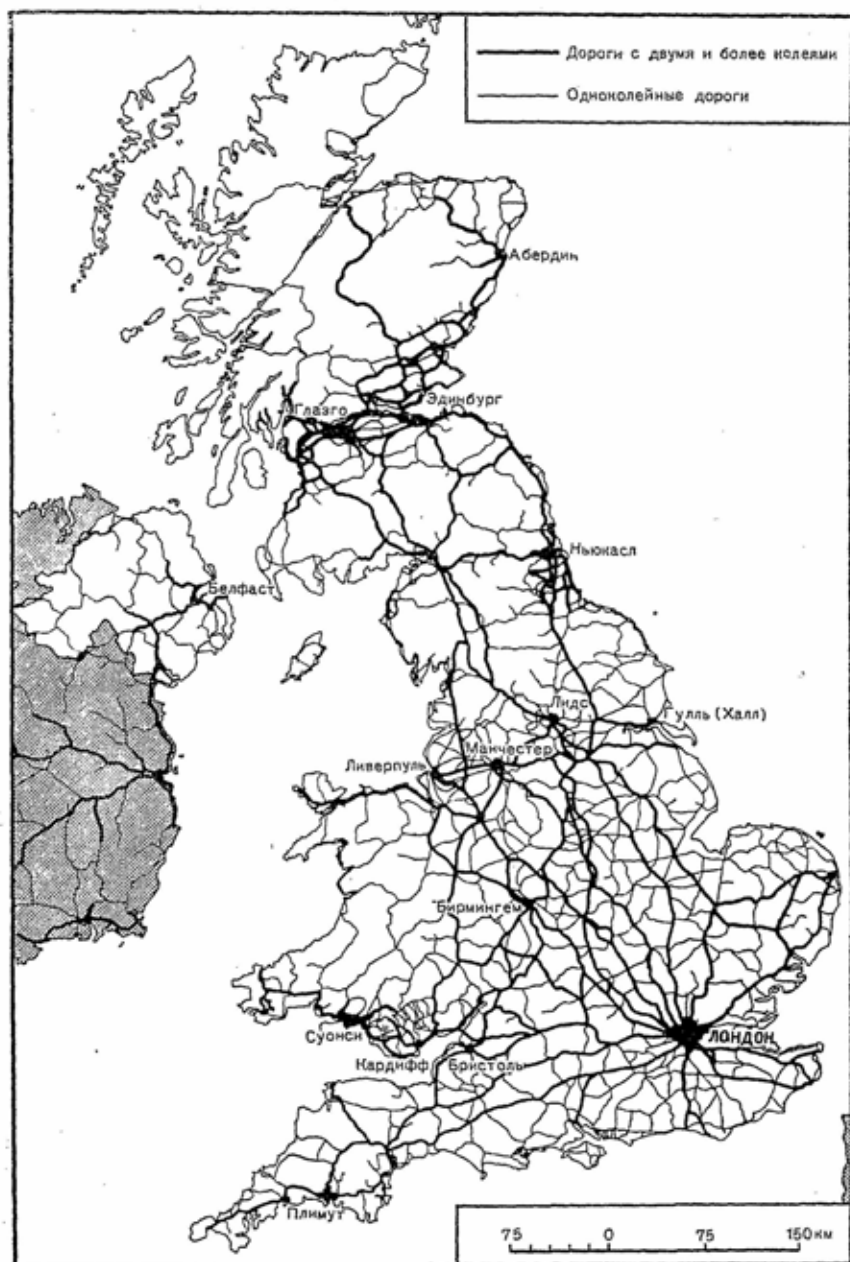
Карта на стр. 369 показывает большие контрасты в размещении железнодорожной сети. Наиболее насыщены железными дорогами равнинно-холмистые области, где строение поверхности благоприятно для их прокладки и эксплуатации (Южная и Восточная Англия, Мидленд, Средняя Шотландия). В возвышенных и гористых областях железнодорожная сеть значительно реже, причем дороги нередко имеют крутой подъем (10° и даже более). Особенно слабо насыщена железными дорогами гористая Северная Шотландия.

Хотя контрасты в размещении железнодорожной сети в значительной мере совпадают с различиями в рельефе, они не обусловлены этими различиями. Как известно, горные системы, гораздо более мощные, чем горы Великобритании (например, Альпы, Аппалачи, Кордильеры), не служат при современной технике препятствием в прокладке железных дорог. С другой стороны, и в равнинно-холмистых районах Англии, хорошо обеспеченных железными дорогами, имеются участки с большими уклонами; так, к северу от Лондона имеется уклон в 14°, к западу от Кардиффа — в 22°.

Определяющую роль в размещении британских железных дорог играли расчеты железнодорожных компаний: в погоне за прибылью они прокладывали свои дороги через те местности, которые обеспечивали наибольшие грузовые и пассажирские обороты. В отличие от стран более позднего капиталистического развития, в частности от стран Америки, где постройка железных дорог способствовала заселению территории, возникновению новых городов и промышленных центров вдоль прокладываемых трасс, в Великобритании сооружение железных дорог происходило на фоне уже сложившейся географии городов, промышленности и сельского хозяйства, которая обусловила конфигурацию британской железнодорожной сети.

Таким образом, неравномерность распределения британских железных дорог связана с экономической отсталостью и слабой заселенностью ряда горных районов Великобритании, а не с трудностями прокладки дорог через них.

Так, на наиболее плоской равнине Великобритании — низменности Ист-Англии, представляющей собой район крупнокапиталистического сельского хозяйства, железнодорожная сеть менее густа, чем в основных индустриальных районах с более



Железнодорожная сеть Великобритании

пересеченным рельефом. В Ист-Англии имеются пункты, отстоящие от железной дороги на 7—10 км, тогда как в густо заселенных индустриальных районах Южного Ланкашира или Средней Шотландии с равнинно-холмистым рельефом нет пунктов, которые находились бы на расстоянии более 3 км от железной дороги. Столь же густа железнодорожная сеть в Южном Уэльсе, покрытом отрогами Уэльских гор. Пеннинская возвышенность в своей южной части, входящей в промышленный район Лидса — Брайфорда, обладает столь же густой сетью железных дорог, как и Южный Ланкашир, тогда как остальная часть Пеннин пересечена лишь двумя железными дорогами и основные магистральные линии обходят Пеннины с запада, востока и севера.

Гористый район Среднего и Северного Уэльса экономически более развит и плотнее заселен, чем горы Северной Шотландии. В связи с этим в Среднем и Северном Уэльсе наибольшая удаленность от железной дороги составляет 10—15 км, тогда как в Северной Шотландии — 50—70 км. Крайний северо-запад Шотландии вовсе не имеет железных дорог.

Карта показывает также специфический характер конфигурации железных дорог в некоторых районах.

Прежде всего бросается в глаза паутина рельсовых путей, расходящихся радиусами из Лондона во все концы Великобритании. В Лондоне имеется 16 крупных вокзалов и ряд товарных станций. Такое доминирующее узловое положение Лондона в британской системе железных дорог обусловлено его ролью главного порта, через который поступают импортные грузы для других районов страны, его положением столицы и концентрацией в нем огромного населения, что требует регулярного подвоза массы продовольствия из сельскохозяйственных районов.

В густо заселенных индустриальных районах, как Южный Ланкашир и Средняя Шотландия, железнодорожная сеть имеет сложную форму, напоминающую собой пчелиные соты. Такая конфигурация обусловлена развитием интенсивных внутрирайонных перевозок.

В угольном районе Южного Уэльса, где большинство промышленных пунктов имеет одинаковую специализацию и где нет предпосылок для грузооборота между ними, железные дороги проходят большей частью параллельно одна другой от мест угледобычи в горных долинах к побережью, смыкаясь там с линиями, ведущими к углеэкспортным портам Кардиффу и Суонси. Схожую с этим конфигурацию имеют железные дороги и другого угольного района — Северо-восточного побережья Англии.

Для сельскохозяйственных и горных районов характерно наличие отдельных линий, у которых один конец смыкается с железнодорожной сетью, а другой является тупиком.

То обстоятельство, что британские железные дороги строились конкурировавшими между собой компаниями, привело к наличию нескольких параллельных линий между одними и теми же пунктами. Например, между Лондоном, с одной стороны, и Манчестером, Лидсом, Глазго и Эдинбургом, с другой стороны, имеется по нескольку линий, принадлежавших до 1948 г. компаниям «Лондон — Мидленд», «Норт — Истерн» и «Грэйт Вестерн». Лондон с Плимутом соединен двумя параллельными линиями, из которых одна входила в сеть компании Южной железной дороги, а другая принадлежала Большой западной дороге. После слияния компаний в 1921 г. и перехода железных дорог к государству в 1948 г. железнодорожная сеть продолжает оставаться почти в прежнем виде. Только между 1925 и 1945 г. было ликвидировано несколько второстепенных и малоходовых линий общим протяжением в 1,6 тыс. км.

Как видно из приведенной карты, большую часть британских железных дорог составляют основные магистрали с двумя или несколькими путями. По удельному весу этих магистралей в железнодорожной сети, достигающему 63 %, Великобритания находится в первом ряду среди капиталистических стран. Из общей длины дорог на двухпутные приходится 53 %, на трехпутные 2 % и на дороги с большим числом путей (в основном четырехпутные) — 8 %. Одноколейные линии составляют 37 % британской железнодорожной сети.

Благодаря высокому удельному весу дорог с двумя или несколькими путями общая длина железнодорожных путей в 2,6 раза превышает протяженность железнодорожной сети, составляя 86 тыс. км для всего Соединенного королевства (в том числе 2,3 тыс. км в Северной Ирландии).

Удельный вес (в %) дорог с различным числом колеи
в железнодорожной сети округов Великобритании
(без Северной Ирландии)¹

Округа	Одноколей- ные дороги	Двухколей- ные дороги	Дороги с большим чис- лом колеи
Лондонско-Мидленд- ский	23	61	6
Западный	47	43	10
Южный	28	64	8
Восточный	31	58	11
Северо-восточный	32	58	10
Шотландский	56	41	3
В среднем по Велико- британии	37	53	10

¹ W. Smith. An Economic Geography of Great Britain, London, 1953.

Эти данные о распределении дорог одноколейных и с несколькими путями по железнодорожным округам показывают, что наиболее высокий процент одноколейных дорог — в Шотландском и Западном округах, в состав которых входят значительные по территории, но экономически слабо развитые горные районы Шотландии и Уэльса. В остальных четырех округах, хозяйственно развитых и плотно заселенных, с оживленным межрайонным и внутрирайонным грузовым и пассажирским движением преобладают двухколейные дороги.

По удельному весу трех- и четырехпутных дорог выделяются Восточный, Северо-восточный и Западный округа, в состав которых входят промышленные районы Южного Йоркшира, Дургам-Нортумберленда и Ланкашира. Однако в абсолютном выражении четырехпутных дорог больше всего в Лондонско-Мидлендском округе. Наиболее длинные четырехпутные участки — от 90 до 160 км — находятся на дорогах из Лондона в Мидленд (до станций Стивентон, Род, Глендон, Хантингдон). У некоторых крупных пассажирских вокзалов и товарных станций имеется более десятка путей; так, среди лондонских вокзалов Лондон-Бридж и Ватерлоо имеют по 21 пути, Виктория и Ливерпульстрит — по 17 путей, одна из станций Манчестера имеет 22 пути, станции Бирмингема и Ньюкасла по 15 путей.

Разработанный в 1931 г. специальной комиссией Уэйра проект электрификации всей железнодорожной сети, рассчитанный на двадцать лет, не был принят, несмотря на неоспоримые преимущества электрической тяги перед паровой: снижение эксплуатационных расходов, значительное сокращение потребления железными дорогами каменного угля (с 13,5 млн. т до 3,7 млн. т в год) и др. Отклонение этого проекта было вызвано рядом причин: железнодорожные компании не желали вкладывать в электрификацию железных дорог новые капиталы (согласно проекту комиссии Уэйра — 321 млн. ф. ст.) и потерять старые инвестиции в паровую тягу; углепромышленники противодействовали электрификации железных дорог, так как были заинтересованы в наибольшем потреблении угля. Серьезным препятствием для электрификации железных дорог явилась распыленность в то время производства электроэнергии между многочисленными электрическими компаниями.

До настоящего времени электрифицировано лишь около 2 тыс. км железных дорог, или 4,7 тыс. км путей, что составляет 5,4% всех путей железнодорожной сети Соединенного королевства.

Большая часть электрифицированных дорог приходится на Южный железнодорожный округ, где электрифицировано почти все пригородное сообщение вокруг Лондона в районе радиусом

в 50—70 км, а также пассажирские линии из Лондона к портам Ла-Манша — Портсмуту, Саутгемптону, Брайтону и др. Электрифицированы также пригородные участки у Манчестера, Ливерпуля, Ньюкасла и др.

За исключением железных дорог юга Англии, которые в связи с электрификацией частично модернизированы, большая часть британской железнодорожной сети отличается устарелостью и требует реконструкции. Одним из характерных для Англии пережитков старой техники железнодорожного строительства является наличие значительных уклонов (в 10° и более) и сравнительно малое количество горизонтальных участков пути даже в равнинно-холмистых областях юга и Мидленда. Не отвечает требованиям современной техники принятый на британских дорогах легкий тип рельсов. Да и самое железнодорожное полотно находится в недостаточно хорошем состоянии. Устройства сигнализации и блокировки, за исключением некоторых дорог, также отстают от современной техники.

Как показывает приводимая ниже таблица, британские железные дороги располагают большим парком подвижного состава.

Подвижной состав британских железных дорог к началу 1953 г.¹

	Великобритания	В том числе Северная Ирландия
Локомотивы	19 548	286
В том числе		
Паровозы	19 158	293
Электровозы	74	—
Дизельные	316	3
Вагоны товарные	1 128 307	8 307
Вагоны пассажирские	46 957	758
В том числе для электропоездов	6 479	—
Вагоны почтовые и багажные	16 450	266

¹ Annual Abstract of Statistics № 90, 1953.

Паровозный парк отличается большой пестротой типов паровозов, что исключает взаимозаменяемость паровозных частей и деталей. При приеме железных дорог Британской транспортной комиссией в 1948 г. было установлено наличие свыше 400 типов паровозов, тогда как для рациональной работы дорог необходимо не более 10—20 типов. Средний возраст британских паровозов составляет свыше 32 лет. Многие паровозы принадлежат к тем типам, которые были сконструированы в прошлом веке. Около 70% всех паровозов имеет лишь три ведущие оси, а около 20% даже только две ведущие оси. При таком старом паровозном парке нормальная работа железных

дорог имеет место благодаря хорошему текущему уходу за машинами, тщательности ремонта и высокому качеству применяемого угля.

Имеются паровозы и новых типов, но они составляют небольшую часть парка. Так, паровозов с четырьмя или пятью ведущими осями имеется немногим более $\frac{1}{10}$ всего числа паровозов. Мощные паровозы обтекаемой формы применяются в Великобритании в основном лишь для вождения пассажирских экспрессов.

Состояние вагонного парка аналогично состоянию паровозного. Из 1,1 млн. товарных вагонов более половины имеют возраст свыше 35 лет, а огромное большинство относится по конструкции и грузоподъемности к типам XIX в.: это в основном двухосные вагоны из дерева грузоподъемностью в 10—12 т, открытые (платформы и полувагоны), с примитивной сцепкой. Закрытые товарные вагоны составляют лишь $\frac{1}{10}$ всего вагонного парка. Вагонов современного типа — металлической конструкции с грузоподъемностью в 40 т — очень немного. Малая грузоподъемность товарных вагонов тесно связана с устарелостью путевого и станционного хозяйства: введение вагонов с большей грузоподъемностью требует перекладки железнодорожного полотна и реконструкции станционных сооружений.

Применение в Англии небольших вагонов и маломощных паровозов обуславливает небольшой вес товарных поездов. Средний вес английского товарного поезда брутто — 300 т, а нетто (т. е. без веса самих вагонов) — 130 т. Максимальный вес угольного поезда — 1000 т, изредка до 1200 т. Малая длина английских товарных вагонов и поездов налагает отпечаток на характер товарных станций: даже самые крупные из них имеют короткие сортировочные пути.

Средняя коммерческая скорость движения товарных поездов в Англии невелика — около 15 км в час. Однако для перевозки скоропортящихся продовольственных грузов имеются ускоренные товарные поезда и даже товарные экспрессы. Первые проходят в час 50—60 км, а вторые — 70—80 км. Товарные экспрессы курсируют между Лондоном, Глазго, Ньюкаслем, Эксетером, Кардиффом.

Пассажирский вагонный парк находится в несколько лучшем состоянии, чем товарный, но и здесь значительная часть вагонов — старых конструкций. Средняя скорость пассажирских поездов в Англии также невелика — 24—25 км в час. Однако экспрессы на отдельных модернизированных линиях движутся быстрее в четыре раза и более. Так, экспрессы «Флайинг Скотт» и «Коронейшн» проходят путь Лондон — Эдинбург (около 640 км) безостановочно со средней скоростью: первый — 84,4 км в час, а второй — 105 км в час. Экспресс «Сильвер Джубили» проходит трассу Лондон — Ньюкасл (429 км) со средней скоростью 107 км в час. На отдельных

участках эти экспрессы развивают скорость до 180 км в час. В последнее время экспрессы наряду с паровозами пользуются и дизельмоторными локомотивами.

В 1955 г. опубликован проект реорганизации британского железнодорожного транспорта, намечающий техническое переоборудование путей, модернизацию подвижного состава, электрификацию важнейших линий и широкое применение дизельных локомотивов.

ШОССЕЙНЫЕ ДОРОГИ И АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

Значительное развитие товарного оборота в Англии в период ее индустриализации вызвало наряду с прорытием каналов сооружение усовершенствованных шоссейных дорог с каменным покрытием. За 1818—1929 гг. было построено свыше 1600 км шоссейных дорог. Строительство и эксплуатация их осуществлялись так называемыми шлагбаумными компаниями.

С созданием железнодорожной сети шоссейные дороги потеряли прежнее значение для дальних перевозок, но продолжали играть большую роль как подъездные пути в прилегающих к железным дорогам местностях.

Развитие в XX в., особенно после первой мировой войны, автостроения и автомобильного транспорта придало шоссейным дорогам новое значение: сохраняя роль подъездных путей к железнодорожным станциям, шоссе стали широко использоваться для самостоятельных перевозок грузов и пассажиров на автомобилях и автобусах. Автомобильный транспорт в Англии стал успешно конкурировать с железнодорожным в грузовых и пассажирских перевозках, особенно на расстояние до 50—70 км. По стране раскинулась сеть линий, регулярно обслуживаемых машинами автогрузовых и автобусных компаний. Это вызвало, особенно в тридцатых годах, яростную борьбу против автотранспорта со стороны железнодорожных компаний, заявлявших, что конкуренция автотранспорта приносит им 16 млн. ф. ст. ежегодного убытка. Железнодорожные компании добились законодательного ограничения скорости движения автомобилей и их нагрузки, установления налога на автомобили, передачи вопросов об организации новых автотранспортных предприятий, об автомобильных тарифах и условиях автоперевозок на разрешение специальной комиссии с участием представителей железных дорог.

К настоящему времени автотранспорт завоевал важное место в жизни Великобритании, принимая на себя свыше 26% ее внутреннего грузооборота. В 1949 г. был принят закон о национализации автотранспортных предприятий, но в 1953 г. консервативное правительство провело отмену его, и эти предприятия попрежнему находятся в руках автобусных и автогрузовых компаний.

Автомобильный парк Великобритании насчитывает 109 тыс. автобусов, 2720 тыс. легковых машин и 792 тыс. грузовиков (в 1953 г.).

Сеть шоссейных дорог значительно гуще, чем железнодорожная. Она покрывает всю населенную территорию страны и имеет общую протяженность около 290 тыс. км. В основном это — хорошие дороги с асфальтовым покрытием. По своей ширине и провозной способности не все дороги одинаковы: в промышленных районах и в местах скопления городов шоссе наиболее широки, с большим движением, в сельских местностях дороги узки. В зависимости от провозной способности шоссейных дорог министерство транспорта подразделяет их на три класса. К первому, наиболее высокому принадлежат 43 тыс. км дорог, ко второму 27 тыс. км и к третьему 220 тыс. км. С этим делением связано отнесение расходов по поддержанию дорог к бюджетам тех или иных местных органов. В составе дорог первого класса выделены магистральные шоссе со значительным межрайонным грузооборотом, на содержание которых отпускаются средства правительством.

ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Несмотря на густоту и разветвленность речной сети Великобритании, а также на раннее развитие в ней строительства каналов, общая протяженность ее внутренних водных путей невелика. Накануне второй мировой войны в английских источниках приводились цифры — 6,5—7 тыс. км. В настоящее время (1954 г.) протяженность используемых судоходством внутренних водных путей определяется в 4,8 тыс. км. Таким образом, сеть внутренних водных путей теперь почти в семь раз меньше сети железных дорог.

Карта внутренних водных путей Великобритании показывает связь их размещения с географией рельефа: судоходные реки и каналы проходят по равнинам и долинам, тогда как в горных районах Шотландии и Уэльса и в наиболее возвышенных частях Пеннин они отсутствуют. Однако, анализируя карту внутренних водных путей в свете истории ее формирования, мы обнаружим преобладание на ней отпечатка экономической географии Великобритании 1760—1830 гг. — периода промышленного переворота, когда была сооружена почти вся ныне существующая сеть каналов. Большинство последних связало места угледобычи с морскими портами или с промышленными центрами. Некоторые каналы соединили промышленные районы с Лондоном или между собой¹. В связи с этим были сооружены каналы с преодолением неблагоприятного

¹ Особняком стоит происхождение канала Кеннет-Эйвон между Темзой и Бристолем, построенного в период наполеоновских войн в стратегических целях из-за угрозы нарушения судоходства в Ла-Манше.

рельефа. Так, для сообщения между промышленными Ланкаширом и Йоркширом были проложены каналы (например, канал Лидс — Ливерпуль) через Пеннины в их средней части. В то же время в низменной, восточной Англии, где физико-географические условия наиболее благоприятны для прорытия каналов, строительство их не получило развития ввиду аграрного характера этого района.

Внутренние водные пути Великобритании подразделяются на следующие категории: а) естественные водные пути — эстуарии рек и так называемые открытые реки, где судоходство возможно без шлюзового регулирования течения, б) шлюзованные реки, обозначаемые в Англии термином «навигации», и в) каналы. Около 55% длины всех водных путей приходится на каналы, 20% на шлюзованные реки и 25% на естественные пути.

По своему судоходному значению среди внутренних судоходных путей Великобритании можно выделить четыре типа: а) пути, доступные для океанских судов, — эстуарии (Мерсея, Северна, Клайда, Хамбера, Тайна и других рек), нижнее течение Темзы до Лондона и Манчестерский морской канал; б) судоходные реки и каналы, пропускающие суда грузоподъемностью свыше 100 т; в) каналы и реки, по которым проходят баржи в 60—100 т, и г) узкие каналы и реки шириной до 2 м, доступные лишь для мелких 20—50-тонных судов. Подавляющее большинство британских внутренних водных путей относится к последним двум типам. Плохие условия для судоходства по большинству британских рек и каналов заключаются не только в недостаточной ширине их русла и малой глубине, но и в наличии на них большого количества старых шлюзов различных систем и размеров, приспособленных к пропуску лишь мелких судов. Такое состояние водных путей объясняется, как уже отмечалось, длительным противодействием их развитию со стороны железнодорожных компаний.

Правительственные комиссии по вопросу о водном транспорте не раз выдвигали проекты его улучшения. В 1906 г. было предложено приспособить всю сеть водных путей к пропуску судов в 100 т. В 1921 и 1931 гг. предложения сводились к объединению управления водными путями, к ликвидации большинства каналов и к перестройке нескольких из них, наиболее перспективных в коммерческом отношении. Все эти проекты, однако, не получили осуществления.

В 1948 г. в порядке буржуазной национализации 50 предприятий водного транспорта (из которых 33 были в свое время закуплены железнодорожными компаниями) с общей протяженностью путей в 3,2 тыс. км перешли в государственную собственность. Национализация не коснулась не являвшихся и без того предметом частной собственности естественных путей — эстуариев и нешлюзованных судоходных рек

(Темзы, Нина, Хамбера, Уза, Тайна, Тиса, Эйвона, Клайда и др.), а также оставленных в собственности акционерных компаний шлюзованной части Темзы, Манчестерского морского канала и Бриджуотерской водной системы и, наконец, сети каналов Ист-Англии, переданной в связи с ее мелиоративным значением соответствующим органам.

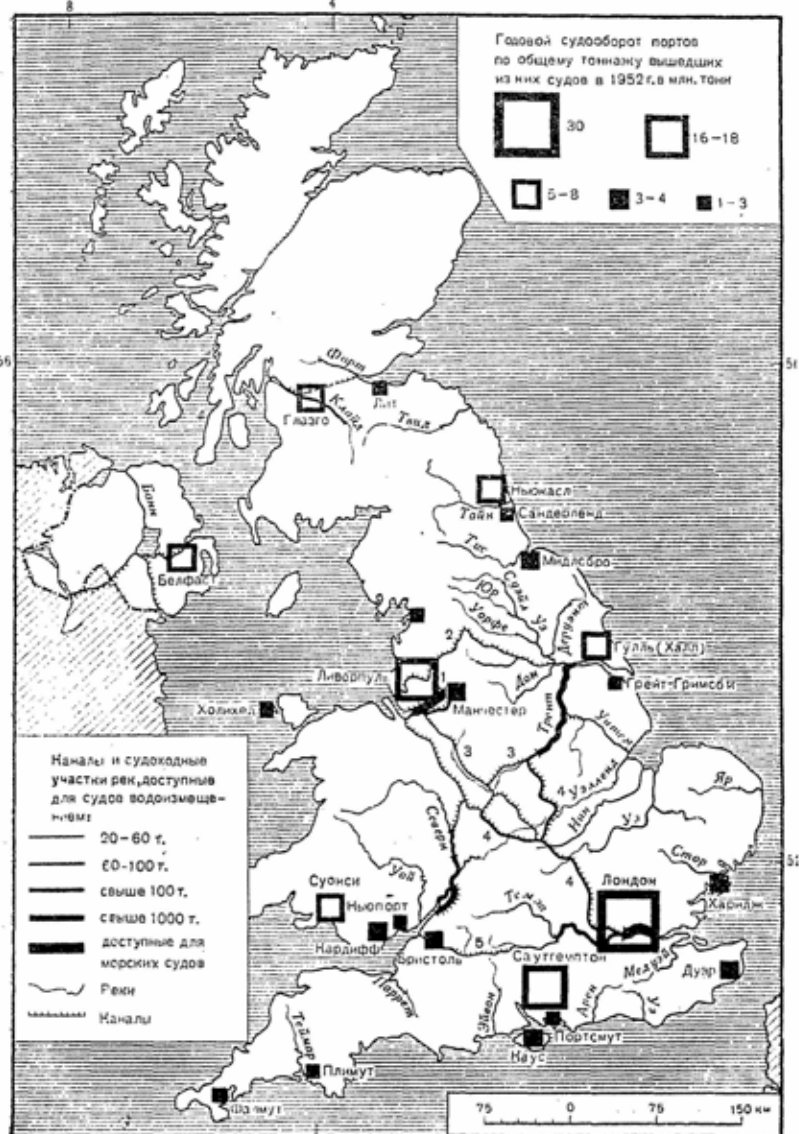
За 1948—1954 гг. не было предпринято почти никаких шагов к реконструкции перешедших к государству рек и каналов. Годовой грузооборот государственных внутренних водных путей составлял в 1951—1954 гг. 12,2—12,7 млн. т, из которых 55% приходится на уголь и кокс и 16% на нефтепродукты и другие жидкие грузы. (В начале XX в. грузооборот внутреннего водного транспорта составлял 39 млн. т в год.) Флот, принадлежащий Управлению внутренних водных путей, насчитывает лишь около 400 мелких судов, 100 барж и 650 сорокатонных угольщиков. Большая часть перевозок осуществляется промышленными предприятиями на собственных судах, число которых в четыре раза превышает количество государственных судов.

Проблема коренной реконструкции водных путей сообщения упирается в необходимость крупных государственных капиталовложений, которых не допускал до сих пор британский бюджет, предусматривавший большие расходы на вооружение. В связи с этим выдвинуто вновь предложение об усовершенствовании лишь наиболее рентабельных каналов. Отмечается, что на 60% всех водных путей приходится 98% всего грузооборота и что только 1,4 тыс. км путей приносит ежегодную прибыль около 300 тыс. ф. ст., тогда как 1,8 тыс. км (56%) дают ежегодный убыток в 400 тыс. ф. ст. Среди наиболее доходных водных путей, которые намечается улучшить, называют систему Эйра и Колдера, соединяющую Лидс (Западный Йоркшир) с Хамбером; систему Шеффилда и Южного Йоркшира, соединяющую этот район с Хамбером; шлюзованную реку Трент, соединяющую Восточный Мидленд с Хамбером; шлюзованную реку Уивер в Северном Чешире; шлюзованную реку Северн; Глостерский канал в низовьях Северна; шлюзованную реку Ли, приток Темзы у Лондона; часть канала Гранд-Юнион от Лондона до Беркемстеда.

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Британское морское судоходство, играющее столь важную роль в экономической жизни страны, неразрывно связано в своем развитии первоначально с завоеванием Англией мировой торговой и промышленной гегемонии, а затем с утратой последней.

В конце XVII в. Англия обладала торговым флотом (парусным) в 500 тыс. рег. т, т. е. четвертью мирового морского



Морские порты и внутренние водные пути сообщения

Каналы: 1 — Манчестерский морской; 2 — Лидс — Ливерпуль; 3 — Трент — Мерсей; 4 — Гранд-Юнион; 5 — Кеннет-Эйвон

тоннажа, занимая в нем второе место после Нидерландов, этой, по выражению К. Маркса, образцовой капиталистической страны XVII столетия¹: К началу XIX в. Англия имела уже флот в 1,8 млн. рег. т, что составляло 40% мирового тоннажа и давало Англии первое место среди других держав в судоходстве земного шара.

Промышленный переворот и образование мирового рынка и мирового хозяйства обусловили огромный рост товарных перевозок и вызвали подлинную революцию в морском транспорте: переход от парусов к паровому двигателю, замену деревянных судов металлическими и значительное увеличение их грузоподъемности.

Первый трансатлантический рейс построенного из железа парохода («Сириус») состоялся в 1838 г. Однако до последней четверти XIX в. вытеснение парусников пароходами происходило медленно. Лишь с восьмидесятых годов установилось преобладание паровых судов и начался быстрый упадок парусного судоходства. Удельный вес парусников в тоннаже британского торгового флота, составлявший в 1850 г. 95%, снизился к 1900 г. до 20%, а к 1954 г. до 0,5%.

В первые годы XX в. морской торговый флот Великобритании (не считая парусных судов) достиг 12,9 млн. бр.-рег. т, что равнялось 50% тоннажа мирового торгового флота. Приводимая ниже на стр. 381 таблица показывает огромное превосходство в то время Англии над другими странами по мощности флота. Однако растущая неравномерность развития отдельных стран в эпоху империализма, усиленная первой и второй мировыми войнами и общим кризисом капитализма, привела к утрате Великобританией ее морского господства. Как видно из той же таблицы, в 1914 г. британский морской торговый флот достиг 18,9 млн. бр.-рег. т, но удельный вес его был равен уже 42% мирового тоннажа. К 1939 г. тоннаж британского морского флота уменьшился до 17,9 млн. бр.-рег. т, а его удельный вес в мировом тоннаже до 26%. Великобритания еще сохраняла первое место в капиталистическом мире по мощности торгового флота, но все сильнее ощущала соперничество со стороны других стран, построивших значительный флот, особенно со стороны США, Японии, Норвегии и Германии.

Стремительный рост торгового флота за время второй мировой войны вывел США по тоннажу на первое место среди капиталистических стран. По данным 1952 г., США располагают торговым флотом в 27,2 млн. бр.-рег. т, тогда как Великобритания — в 18,6 млн. бр.-рег. т (ниже уровня 1914 г.). Удельный вес США в тоннаже капиталистического мира возрос до 32,3%, тогда как удельный вес Великобритании снизился до 21,4%. Изменение это является одним из многих проявлений сопер-

¹ К. Маркс. Капитал, т. I, 1953, стр. 755.

Динамика тоннажа морского торгового флота Великобритании и других капиталистических стран за 1902—1952 гг.

(в тыс. бр.-рег. т)¹

Страны	1902 г.	1914 г.	1939 г.	1952 г.
Великобритания	12 897	18 892	17 891	18 624
США	1 095	2 026	8 909	27 245
Норвегия	866	1 957	4 833	5 906
Франция	1 104	1 922	2 733	3 638
Нидерланды	555	1 471	2 854	3 264
Италия	691	1 430	3 424	3 289
Швеция	464	1 015	1 577	2 332
Япония	555	1 708	5 629	2 787
Дания	440	770	1 174	1 391
Германия (в 1952 г. — Западная Германия)	2 636	5 134	4 482	1 398
Британские доминионы	755	1 632	3 111	3 703
Прочие страны	3 801	7 446	10 992	13 403
Всего	25 859	45 403	67 609	86 980

¹ Lloyds Register of Shipping за соответствующие годы.

ничества между британским капиталом и американским. Последний использовал острую потребность в тоннаже во время войны, связанную, с одной стороны, с перевозкой через океан огромного количества разнообразных средств ведения войны, военно-промышленного сырья и продовольствия, а с другой стороны, с массовым потоплением торговых судов в ходе войны. Развернув в крупных масштабах судостроительную промышленность, США быстро перегнали Англию по тоннажу торгового флота и, захватив ее позиции на мировом фрахтовом рынке, старались удержать их за собой и после окончания войны.

Наряду с англо-американским соперничеством в морском транспорте дает себя чувствовать и конкуренция других стран, главным образом западноевропейских — Норвегии, Швеции, Дании, Нидерландов, Франции, Италии и Бельгии. Эти страны, флот которых сильно пострадал во время войны, быстро восстановили его и обладают ныне общим тоннажем, превышающим британский и составляющим 20 млн. бр.-рег. т. Некоторые из этих стран, особенно Норвегия, Дания, Нидерланды, обладают флотом, значительно превышающим их собственные потребности, и давно уже выступают в качестве международных перевозчиков, конкурируя с Англией. Англо-германское и англо-японское соперничество в области судоходства, прекратившееся было после военного разгрома Германии и Японии в 1945 г., ныне возобновляется в связи с постепенным восстанов-

лением прежних позиций западногерманских и японских монополий. Это вызывает большое беспокойство в английских судовладельческих кругах.

Существенную роль в утрате Великобританией господства в морском судоходстве играет также развитие торгового флота в странах Британской империи. До первой мировой войны морское сообщение этих стран осуществлялось в основном английскими судами. К 1952 г. доминионы Канада, Австралия, Южно-Африканский Союз и Новая Зеландия построили флот общей мощностью в 3,7 млн. бр.-рег. т, который принял на себя часть морских перевозок этих стран, уменьшив, таким образом, доходы английских судовладельцев.

Острое морское соперничество способствовало усилению централизации капитала в британском судоходстве и возникновению в нем мощных концернов. Крупнейший из них — «Пенинсулер энд Ориентл» (сокращенно «П. энд О.»), суда которого обслуживают линии, ведущие из Великобритании на Ближний и Средний Восток, в Восточную и Южную Африку, в Юго-восточную Азию. Флот этого концерна имеет общий тоннаж в 2,7 млн. бр.-рег. т. Из прочих судоходных компаний выделяются «Кунард Уайт Стар», «Фернесс Виттн», «Ричард Хол» и «Эллерман». В руках названных пяти концернов находится более $\frac{2}{5}$ торгового флота Великобритании, причем его лучшие суда. Концерны эти теснейшим образом связаны с банками и правительственными кругами.

Британские судовладельцы объединены в ряд организаций картельного типа. Важнейшие из них — Федерация судовладельцев, Английская палата судоходства, Ливерпульская ассоциация судовладельцев, Ассоциация судовладельцев Глазго и Клайда. Эти организации, равно как развитые в Англии общества морского страхования, находятся под контролем названных судоходных концернов и используются последними в своих интересах как орудие в конкурентной борьбе.

Под влиянием ожесточенного соперничества на мировом фрахтовом рынке английские судовладельческие монополии вынуждены были систематически обновлять свой флот, заменяя устаревшие типы судов новейшими. На протяжении десятилетия с 1930 по 1939 г. в Англии были сданы на слом старые суда общей грузоподъемностью около 5 млн. бр.-рег. т, т. е. 28% всего торгового флота. Большую роль в обновлении последнего сыграли потери в судах, причиненные войной: в первую мировую войну было потоплено английских судов общим тоннажем в 8 млн. бр.-рег. т, а во вторую мировую войну — 12 млн. бр.-рег. т (две трети всего флота). Эти потери были возмещены постройкой новых судов. Вследствие указанных причин морской транспорт Великобритании в отличие от ее железных дорог характеризуется высоким техническим уровнем. Одно из важнейших технических нововведений последнего со-

рокалетья в английском флоте состоит в переводе его на жидкое (нефтяное) топливо. Преимущества жидкого топлива заключаются в быстроте погрузки его по сравнению с углем и в незначительности занимаемого им места, что расширяет помещения для коммерческих грузов и очень увеличивает провозоспособность судов. Пароходы на угольном топливе, составлявшие в 1914 г. 97% британского морского торгового флота, имеют в нем, по данным 1953 г., небольшой удельный вес — только 22%. Ныне подавляющая часть британского флота — 78% — работает на нефтяном топливе, причем из этого количества 41% составляют пароходы, сжигающие в топках нефть, и 37% — теплоходы и другие моторные суда (с двигателями внутреннего сгорания). При отсутствии в Великобритании собственных достаточных нефтяных ресурсов ей приходится импортировать много нефти. С этим связан особый интерес английских монополий к нефтяным месторождениям в странах Ближнего и Среднего Востока, Латинской Америки и др.

Важным проявлением модернизации английского флота является и введение в значительном количестве судов, приспособленных для перевозки каких-либо определенных товаров, в особенности наливных (танкерных) судов для транспортировки нефтепродуктов, а также вин, жиров и некоторых других жидких грузов. Наливные суда, число которых в Англии после второй мировой войны очень возросло, имеют общий тоннаж в 4,5 млн. бр.-рег. т (на 1 млн. т с лишним больше, чем до войны) и составляют теперь четверть всего британского торгового флота. В составе последнего имеются и другие специализированные суда — рефрижераторы (холодильники) для перевозки скоропортящихся продовольственных товаров (мяса, масла, фруктов), лесовозы и др.

Увеличились размеры судов и скорость их хода. Ныне 58% морского торгового тоннажа Великобритании приходится на суда в 6 тыс. бр.-рег. т и более, в основном от 6 до 10 тыс. бр.-рег. т. В составе британского флота (по данным 1952 г.) имеются 40 судов (пассажирских) мощностью свыше 20 тыс. бр.-рег. т каждое из числа 66 подобных судов, имеющих во всем капиталистическом мире. Вместо тихоходных судов, из которых состоял прежде английский торговый флот, в его составе преобладают быстроходные суда, делающие по 12 узлов, а многие даже по 16—20 узлов.

Эта модернизация флота проведена британскими судоходными монополиями в целях преодоления иностранной конкуренции и особенно опасного соперничества со стороны сильно выросшего флота США.

Структуру торгового флота Великобритании отражает таблица на стр. 384.

Анализ приведенных в таблице данных позволяет сделать следующие выводы. Подавляющая часть тоннажа британского

торгового флота — 81% — приходится на океанские суда дальнего плавания грузоподъемностью в 3 тыс. бр.-рег. т и выше. Суда каботажного плавания, а также суда, совершающие заграничные рейсы, но на небольшие расстояния (например, в Ирландию, Францию, Бельгию), грузоподъемностью от 500 до 2999 бр.-рег. т, составляют 9% и мелкие суда от 100 до 499 бр.-рег. т — 10% всего тоннажа.

Состав британского торгового флота в 1952 г.
(в тыс. бр.-рег. т)¹

Океанские суда дальнего плавания (3000 бр.-рег. т и выше)	
Сухогрузные	10 601
В том числе:	
Линейные	8 045
Трамповые	2 556
Наливные	4 533
В том числе:	
Адмиралтейства	660
Всего	15 134
Суда каботажного плавания и не выходящие в дальние рейсы (от 500 до 2999 бр.-рег. т)	
Сухогрузные	1 570
В том числе:	
Линейные	629
Трамповые	478
Работающие в колониях	193
Наливные	112
Всего	1 682
Мелкие суда (от 50 до 499 бр.-рег. т)	1 808
Итого весь торговый флот	18 624

¹ Trade and Navigation Accounts, London, 1952.

Из тоннажа океанских судов более двух третей приходится на сухогрузные суда и около трети на наливные.

В составе океанского сухогрузного флота резко преобладают линейные суда, которые в 3 раза превышают по тоннажу трамповые. Такое соотношение установилось лишь за последние десятилетия. До начала XX в. в британском флоте, как и во всем мировом судоходстве, господствовали трамповые суда, т. е. «бродяжные», плававшие не по определенному рейсу, а по тем направлениям, на которые их фрахтовали или где их владельцы рассчитывали найти фрахтовщиков. В XX в. трампы постепенно вытесняются лайнерами, или линейными судами, совершающими регулярные рейсы по определенным линиям. Одним из обстоятельств, способствовавших развитию линейного судоходства, явился рост пассажирского движения, тре-

бующего регулярного отбытия и прибытия судов по расписанию. Другим таким обстоятельством было усиление в морской торговле роли ценных промышленных изделий (например, машин) и скоропортящихся продовольственных товаров, отправители которых заинтересованы в скорейшей доставке их получателю и не хотят держать их подолгу в портовых складах, ожидая скопления больших партий для загрузки трампового судна. Наконец, линейное движение встретило поддержку со стороны судоходных монополистических компаний и объединений, поскольку оно в отличие от трампового движения позволяет проводить в жизнь картельные соглашения о единых тарифах, о разделении сфер деятельности и пр. Уже в 1914 г. удельный вес линейных судов в тоннаже океанского сухогрузного флота Великобритании составлял 41 %. В 1939 г. он возрос до 71 %, а в 1952 г. до 76 %, тогда как удельный вес трамповых судов сократился до 24 %.

В океанском сухогрузном флоте преобладают крупные суда.

Тоннаж сухогрузных судов британского океанского
торгового флота в 1952 г.
(в тыс. бр.-рег. т)¹

Грузоподъемность судов	Линейные суда	Трамповые суда
3 000— 5 999	999	1 015
6 000— 9 999	4 464	—
10 000—19 999	1 632	1 541
20 000 и выше	950	—
Итого . . .	8 045	2 556

¹ Trade and Navigation Accounts, London, 1953.

В линейном океанском сухогрузном флоте суда тоннажем свыше 6 тыс. бр.-рег. т составляют 87,6 %; 55 % приходится на суда от 6 до 9,9 тыс. бр.-рег. т. Самые крупные линейные суда — от 20 тыс. бр.-рег. т составляют лишь 11 %. Это — пассажирские теплоходы, число которых достигает, как уже отмечалось, 40. Среди них известные гиганты «Куин Мэри» и «Куин Элизабет», по 80 тыс. бр.-рег. т каждый.

В трамповом океанском флоте удельный вес судов от 6 тыс. бр.-рег. т значительно ниже, чем в линейном, — 60 %. Большинство из этих судов не превышает 12 тыс. бр.-рег. т каждое.

Танкерный океанский флот состоит главным образом из нефтеналивных судов разной грузоподъемности — от 3 до 30 тыс. бр.-рег. т, большая часть которых принадлежит английским нефтяным монополиям «Роял Дач Шелл» и «Бритиш Петролеум» — б. «Англо-Иранская нефтяная компания». Одна

седьмая танкерного флота принадлежит адмиралтейству (военно-морскому ведомству) и обслуживает перевозками нефтепродуктов британский военный флот.

Особо выделяется флотилия китобойных судов, являющихся пловучими заводами по разделке китовых туш и вытопке китового жира и вместе с тем танкерами для перевозки последнего. Общий тоннаж всех китобойных судов-танкеров — 45 тыс. бр.-рег. т.

Среди небольших судов, совершающих каботажные или недалекие заграничные рейсы, количество трамповых превышает число линейных. Нужно отметить, что при небольшом общем тоннаже каботажные суда (включая мелкие суда тоннажем в 100—499 бр.-рег. т) очень многочисленны.

Морской торговый флот Великобритании выполняет в ее хозяйстве несколько функций. Он осуществляет внешние торговые, пассажирские и почтовые связи и каботажные связи между британскими портами, а также обслуживает перевозки других стран, принося доход в твердой валюте, очень важный для английского платежного баланса.

Общее представление о размерах внешних морских связей дают цифры общего тоннажа океанских судов с грузом, прибывших в порты Великобритании и отпавших из них.

Общий тоннаж океанских судов с грузом, прибывших в британские порты и отпавших из них
(в млн. т нетто)¹

	1913 г.	1929 г.	1938 г.	1947 г.	1954 г.
Прибывшие суда	49,1	62,1	68,4	42,7	71,4
Отпавшие суда	67,8	68,7	58,9	24,0	51,1

¹ Annual Statement of the Navigation and Shipping of the United Kingdom за соответствующие годы.

В этой таблице бросается в глаза несоответствие между тоннажем прибывающих в Великобританию и отпавающих из нее судов, причем в 1913 г. тоннаж (нетто) отпававших судов резко превышал тоннаж прибывавших, а с тридцатых годов установилось диаметрально противоположное соотношение. Это связано с движением трамповых судов английского флота и с сильным сокращением углеэкспорта из Великобритании, который в 1913 г. составлял 34,9 млн. т, или более половины всего тоннажа отпававших судов, а в 1952 г. только 7 млн. т. Так как экспорт угля производился, как правило, на трамповых судах, то в 1913 г. они, отвозя уголь, возвращались нередко без обратного груза (с балластом). В настоящее время,

поскольку углекспорт сильно сократился, трамповые суда часто отплывают из Англии без груза в поисках фрахта. В 1954 г. общий тоннаж торговых судов, отплывших из британских судов с балластом (т. е. без груза), равен 39,9 млн. т, тогда как общий тоннаж судов, прибывших с балластом, в два раза меньше — 18,2 млн. т. Общий тоннаж пассажирских судов как прибывших, так и отплывших из Великобритании в 1954 г. — 6 млн. т.

География внешних морских грузопотоков Великобритании характеризуется следующими данными английской статистики о прибытии судов.

Основные направления движения судов с грузом, прибывших в Великобританию¹

Направления	Общий тоннаж судов (в млн. т нетто)	
	1938 г.	1954 г.
Ирландская республика	3,8	3,8
Северная Европа	18,8	17,4
Приатлантическая часть Европы и Западное Средиземноморье	8,6	8,6
Центральное и Восточное Средиземноморье	2,2	3,2
Западная и Южная Африка	1,7	3,3
Восточная Африка, Персидский залив и Индия	4,4	11,4
Восточная Азия и Тихоокеанские острова	2,6	2,0
Австралия	3,3	2,9
Приатлантическая часть Северной Америки	13,9	11,1
Приатлантическая часть Центральной Америки и Вест-Индия	4,3	4,0
Приатлантическая часть Южной Америки	2,6	2,1
Тихоокеанская часть Южной и Центральной Америки	0,5	0,2
Тихоокеанская часть Северной Америки	1,5	1,3
Прочие	0,2	0,1
Всего	68,4	71,4

¹ Annual Statement of the Navigation and Shipping of the United Kingdom за 1938 и 1954 гг.

Анализ таблицы показывает, что из общего тоннажа прибывших в Великобританию судов с грузом (по данным 1954 г.) в 71,4 млн. т нетто большинство — 40,2 млн. т — прибыло из различных стран в бассейне Атлантического океана и Средиземного моря. Из этих стран выделяются прежде всего европейские, особенно северные — Швеция, Норвегия, Дания, Финляндия, — поставляющие Англии лес, пиломатериалы, целлюлозу, бумагу, железную руду и цветные металлы, различные продовольственные товары и пр. Из стран Восточной Атлантики в английском грузообороте играют значительную роль Фран-

ция, Испания, Алжир и Марокко, поставляющие в Англию железную руду, цветные металлы, бокситы, а также фрукты и вина.

Другим важным источником направляющихся в Англию грузопотоков в пределах Атлантического океана являются североамериканские страны — Канада и США. Из Канады перевозятся в Англию лесоматериалы, целлюлоза, бумага, цветные металлы, зерно, из США — промышленные изделия, хлопок, цветные металлы.

Значительно меньшие грузопотоки идут из Юго-западной Атлантики (из стран Латинской Америки) и из Юго-восточной Атлантики (из Западной и Южной Африки). В товарной структуре этих грузопотоков мы видим цветные металлы, зерно, шерсть, продукты тропического земледелия и др.

На остальные направления грузопотоков — из стран Индийского и Тихого океанов — приходится менее половины всего тоннажа прибывающих в Великобританию судов с грузом. Среди этих стран наиболее выделяется по размеру грузопотока в Англию Индия.

Направления судов, отплывающих из Великобритании, в общих чертах совпадают с направлениями прибывающих судов, однако по своей товарной структуре встречные грузопотоки, естественно, коренным образом отличаются друг от друга, поскольку вывоз из Англии состоит в основном из промышленных изделий.

По государственной принадлежности (по «флагу») среди судов, осуществляющих внешние связи Великобритании, преобладают английские: в 1954 г. 54,4% общего тоннажа прибывших в Великобританию судов приходилось на английские суда и 45,6% на иностранные. Среди последних выделяются суда под следующими флагами: норвежским — 8,5%, нидерландским — 5,5, шведским — 4,8, панамским и США — по 3,5, французским — 3%.

Кроме внешнеторговых связей, английский торговый флот обслуживает каботажное сообщение, т. е. товарооборот между портами Великобритании. Общий тоннаж судов каботажного плавания, прибывших с грузом в британские порты в 1954 г., достигает 36,6 млн. т нетто, что равно 42% тоннажа груженых судов заграничного плавания, прибывших в том же году в Великобританию. Однако удельный вес каботажных перевозок во внутреннем грузообороте Великобритании невелик по сравнению с железнодорожными перевозками: он составляет лишь 8—9%.

Среди портовых районов Великобритании выделяются три: район Темзы, Северо-запад и побережье Ла-Манша. На порты этих районов приходится 67% всего грузового грузооборота страны (по данным за 1954 г.).

Удельный вес портов Темзы в этом судообороте равен 26 %, из которых 22 % приходится на Лондон, являющийся крупнейшим британским портом и вторым в мире, после Нью-Йорка. Общий тоннаж прибывших в Лондон судов заграничного плавания с грузом составил в 1954 г. 19,2 млн. т нетто, а судов каботажного плавания 8,5 млн. т. Лондонский порт характеризуется значительным преобладанием ввоза над вывозом. Через него проходит до 40—50 % всего британского импорта в стоимостном выражении и около 25 % британского экспорта. Сведения о лондонском порте и его доках даны выше — при характеристике конурбации Большого Лондона (стр. 159—163).

На порты Северо-запада (Ланкашира и Чешира) приходится 21 % судооборота. Главную роль в этом районе играют порты низовьев Мерсея, особенно Ливерпуль, относящийся к числу крупнейших мировых портов и занимающий среди британских портов второе место, после Лондона. Тоннаж прибывших в 1954 г. в Ливерпуль судов заграничного плавания с грузом составил 11 млн. т, а каботажного — 3 млн. т. Доки ливерпульского порта тянутся на протяжении 18 км по правому берегу эстуария Мерсея, продолжаясь у слившихся с Ливерпулем городов — Бутла на севере и Дингла на юге. Особняком на юге находятся доки у г. Гарстона. К ливерпульскому порту примыкают и доки на левом берегу эстуария — у городов Бёркенхеда и Уолласи, входящих в конурбацию Мерсейсайда (Большого Ливерпуля). Общая длина причалов на правом берегу 43 км, на левом 14,5 км (по данным 1954 г.). Доки, сооруженные в разное время различными компаниями, находятся теперь в ведении одной корпорации — Управления мерсейскими доками. Через Ливерпуль проходит около $\frac{3}{4}$ ввозимого в страну хлопка, 60 % шкур и кож, 40—50 % каучука, шерсти, растительных масел, 35 % лесоматериалов и табака, 20—25 % продовольственных товаров. По своему значению в британском экспорте Ливерпуль соперничает с Лондоном. В качестве пассажирского порта Ливерпуль уступает лишь Саутгемптону. Через него проходит около 1 млн. пассажиров в год — 30 % морского пассажирского оборота страны.

Среди портов Северо-запада имеет важное значение и Манчестер, хотя он значительно уступает Ливерпулю: общий тоннаж груженых судов, прибывающих в течение года в манчестерский порт, составляет 5,5 млн. т (в 1954 г.). Через манчестерский порт ввозят хлопок, нефть, зерно, металлы, лес, экспортируют разнообразную промышленную продукцию. Сооружения манчестерского порта находятся у конца Манчестерского морского канала — в юго-западных районах Манчестера и Солфорда, а также у выросших вдоль канала промышленных пунктов — Траффورد-Парка, Уиста, Эклса, Эрлама, Каррингтона, Партингтона и др. На западе, у входа в Манчестерский канал, развились нефтяные порты Истхем и Элсмир-Порт. На морском

побережье Северо-запада имеется несколько портов второстепенного значения — Саутпорт, Престон, Барроу и др.

Порты Ла-Манша по своему общему удельному весу в морском грузообороте страны (20%) незначительно уступают портам Северо-запада. Крупнейший из портов Ла-Манша — Саутгемптон в некоторые годы имеет такой же грузооборот, как и Ливерпуль. Главную роль в его ввозе составляют продовольственные грузы — фрукты, особенно цитрусовые, ранние овощи и молодой картофель с Нормандских островов, мясо, молочные продукты, зерно, нефть, лес и пр. Порт Саутгемптона хорошо оборудован. Большая естественная гавань Саутгемптона защищена от бурь островом Уайт и подвержена действию двойных морских приливов — с западной стороны Ла-Манша и с его восточной стороны, чередующихся через 2—3 часа. Саутгемптон — крупнейший пассажирский морской порт Великобритании — аванпорт Лондона, от которого он отстоит на 125 км, и конечный пункт рейсов пассажирских экспрессов между Англией и Америкой. Через него проходит свыше 60% пассажирского океанского движения страны. На побережье Ла-Манша находится также порт Дувр, через который осуществляется пассажирское сообщение между Англией и Францией, и ряд второстепенных портов — Фолкстон, Брайтон, Плимут и др. Общий тоннаж судов, прибывающих за год в Дувр, равен 2,9 млн. т. Из каботажных портов Ла-Манша важное значение имеет Каус на острове Уайт (грузооборот 1,6 млн. т в год).

На все остальные порты Великобритании вместе приходится около $\frac{1}{3}$ общего грузового грузооборота страны. Среди них по своему значению выделяются порты Бристольского залива — Суонси, Кардифф, Бристоль, порты Хамбера во главе с Гуллем (Халлом), порты Западной Шотландии — Глазго и другие, порты Северо-востока — Ньюкасл, Мидлсбро и другие. На порты Бристольского залива приходится 10% всего грузооборота страны, на порты остальных из перечисленных групп по 5—6%. Тоннаж судов, прибывающих в Суонси, Глазго, Гулль и Ньюкасл, составляет по 4—5 млн. т в год.

Наименьший удельный вес в грузообороте принадлежит остальным группам портов — портам Северного Уэльса (Холлихед и др.), Восточной Шотландии (Грейнджмут, Лит, Абердин) и Северной Ирландии (Белфаст). В каботажном сообщении между островами Соединенного королевства северо-ирландский порт Белфаст играет большую роль.

АВИАЦИОННЫЙ ТРАНСПОРТ

Воздухоплаванию в Великобритании неблагоприятствуют климатические условия — преобладание значительной и низкой облачности, плохая видимость из-за частых туманов и мглистой дымки, сильные ветры. Но развитие британского

внутреннего авиационного транспорта тормозится не столько климатическими условиями, сколько малой площадью страны. Как известно, основное преимущество воздушного транспорта — быстрота проявляется на дальних перевозках, тогда как при перевозках на короткое расстояние это преимущество перед автомобилем почти исчезает, если учесть, что для перемещения пассажиров или грузов из аэропорта к месту назначения приходится дополнительно пользоваться наземным транспортом. При отсутствии же значительной разницы в скорости самолеты летают с недостаточной нагрузкой, что делает рейсы самолетов мало прибыльными или даже убыточными. Высокая себестоимость воздушного сообщения в Англии еще более увеличивается вследствие отсутствия в окрестностях крупных городов свободной земли для постройки аэродромов и необходимости тратить большие деньги на ее покупку.

Наиболее развито в Великобритании воздушное сообщение с отдаленными заокеанскими странами — британскими доминионами и колониями, США, Индией, республиками Латинской Америки, странами Ближнего Востока. На этих линиях самолеты благодаря скорости передвижения успешно конкурируют с морскими судами. Они прибывают и улетают, нагруженные пассажирами, почтовыми отправлениями — письмами, газетами и посылками, а отчасти и товарными малообъемными грузами общим весом до 2 т. Сообщение с заморскими странами осуществляет акционерное общество с государственным капиталом «Бритиш Оверсис Эрэйс Корпорейшн». Его аэропорты находятся в окрестностях Лондона (в Кройдоне, Хитроу), близ Ливерпуля — в Спике и близ Глазго — в Престуике (а также в Ирландской республике — в Шанноне). Наиболее оживленные воздушные трассы соединяют Великобританию с Ираком, Индией, Цейлоном и Австралией, с Южно-Африканским Союзом, с Северной Америкой. В 1952 г. было организовано регулярное сверхскоростное пассажирское сообщение при помощи реактивных самолетов «Комета» между Лондоном и Йоганнесбургом (Южная Африка), а затем также Коломбо (Цейлон), Сингапуром (Малайя) и Токио (Япония). Путь из Лондона в Токио, протяжением около 16 тыс. км, эти самолеты пролетали за 29 часов. В 1954 г. регулярное пассажирское сообщение на реактивных самолетах было прекращено из-за нескольких крупных аварий.

Другое государственное акционерное общество — «Бритиш Юропэн Эрэйс» осуществляет авиационное сообщение с Европой и воздушные перевозки внутри Великобритании по трассам: Лондон — Манчестер — Ливерпуль — Глазго — Инвернес и Лондон — Эдинбург — Абердин. Местное воздушное сообщение развито в Шотландии. Из аэропорта Ренфру, близ Глазго, расходятся трассы на север — в Инвернес, Абердин, на Гебридские, Оркнейские и Шетландские острова, а также в Белфаст

и на Нормандские острова. Кроме названных государственных авиационных компаний, в Великобритании имеется около двадцати частных компаний («Эйр Чартер», «Хантинг Эйр Транспорт», «Скоттиш Авиэйшн», «Силвер Сити Эйруэйс» и др.), которые объединены в акционерное общество «Бритиш Индепендент Эйр Транспорт Ассошиэйшн». Эти компании в совокупности обладают воздушным флотом, состоящим из более чем 150 самолетов.

Общий годовой оборот авиационного транспорта Великобритании на международных и внутренних трассах составляет (в 1953—1954 гг.) 73 млн. тонно-километров по грузовым перевозкам и 2,3 млрд. пассажиро-километров по пассажирским.

ГЛАВА ДЕВЯТАЯ

ВНЕШНИЕ ХОЗЯЙСТВЕННЫЕ СВЯЗИ

Составляя предмет исследования специальной отрасли экономической науки, анализ внешних хозяйственных связей является в то же время необходимым элементом экономической географии. В экономической географии капиталистического мира отдельные страны выступают как его экономические районы, и хозяйственные отношения между ними характеризуют роль и положение каждой страны в системе капитализма.

Рассмотрение под таким углом зрения хозяйственных связей Великобритании в прошлые периоды ее истории (в главе второй) помогает показать и объяснить процесс индустриализации Англии и завоевания ею мировой торговой и промышленной монополии, а к концу XIX в. превращение Великобритании в одну из немногих крупных держав, господствовавших в капиталистическом мире. В характеристике хозяйства Великобритании в период общего кризиса капитализма (глава третья) данные об ее внешних хозяйственных связях привлекались при рассмотрении колониальной политики Великобритании. Обзоры отраслей промышленности, сельского хозяйства и транспорта также содержат относящиеся к ним данные о внешних хозяйственных связях. Систематизированное рассмотрение внешних хозяйственных связей Великобритании дается в настоящей главе.

Структура внешних хозяйственных связей и их роль в экономике страны. Структура внешних хозяйственных связей Великобритании отражает ее роль в системе капитализма как одной из немногих держав, делящих между собой монополию в ведущих отраслях обрабатывающей промышленности капиталистического мира (машиностроительной, металлургической, химической) и в экспорте капитала. Раннее появление у Великобритании обширных колониальных владений и вывоз ею капитала в сочетании с ограниченностью собственных сырьевых

ресурсов способствовали ее резко индустриальной специализации. Это означает исключительно сильную зависимость Англии от импортной и экспортной торговли, от заграничных инвестиций и доходов от них.

Британская промышленность в целом зависит от импорта сырья на 90%. Некоторые виды сырья она ввозит полностью (хлопок, каучук) или почти полностью (большинство цветных металлов — в руде, концентратах и в выплавленном виде, — нефть и другие). Потребление продовольственных товаров покрывается импортом на 60%.

С другой стороны, промышленность Великобритании, развитие которой значительно превосходит спрос внутреннего рынка, экспортирует до 40% своей продукции (до второй мировой войны — 25%). Особенно сильна экспортная ориентация в важнейшей отрасли британского машиностроения — автомобильной промышленности: до $\frac{4}{5}$ производимых в стране легковых автомобилей и $\frac{1}{2}$ грузовых вывозится за границу. Другие отрасли машиностроения экспортируют от $\frac{1}{3}$ до $\frac{1}{2}$ своей продукции. Из текстильных отраслей хлопчатобумажная сбывает на внешних рынках $\frac{2}{5}$ вырабатываемых ею тканей, шерстяная — $\frac{1}{4}$.

Внешнеторговая политика Великобритании. Свобода торговли, которая в сороковых годах XIX в. легла в основу внешнеторговой политики Англии, соответствовала интересам английских предпринимателей до тех пор, пока Англия обладала мировой промышленной гегемонией. В условиях значительного технического превосходства английской промышленности и наличия у Англии крупнейшего морского флота и налаженной торговой агентуры во всем мире свобода торговли обеспечивала английским промышленным изделиям победу на рынке над иностранными товарами.

Положение изменилось с последней четверти XIX в., когда в других странах стала расти своя промышленность, зачастую оснащенная более совершенным техническим оборудованием, чем английская. Все усиливавшаяся неравномерность развития мирового капитализма поставила перед Англией проблему защиты от конкуренции более молодых промышленных стран (в первую очередь Германии). Уже в восьмидесятых годах в промышленных и политических кругах Англии раздавались требования установить пошлину на ввозимые промышленные товары. В 1887 г. был принят закон о торговых марках, запрещающий коммерсантам выдавать продаваемые ими иностранные товары за товары английского происхождения и требовавший указания на них их импортного происхождения. Это, однако, не помогло: с девяностых годов товары с маркой «made in Germany» («изготовлено в Германии») благодаря своей дешевизне стали все шире наводнять английский внутренний рынок

вопреки призывам в печати покупать отечественные товары. В то же время рынки важнейших европейских стран и США оградились таможенными барьерами, сильно затруднявшими сбыт английских товаров. Таким образом, свобода торговли стала односторонней. В Англии стали призывать к замене лозунга free trade (свободная торговля) лозунгом fair trade (лояльная торговля), т. е. основанная на уступках стран — контрагентов Англии (прежде всего на более льготных условиях таможенного обложения английских товаров).

В 1880 г. была организована Лига Фейр-трейд. В 1892 г. глава консервативного правительства лорд Солсбери признал возможным для Англии, оставаясь на позициях фритредерства, установить в порядке репрессий против протекционизма других стран таможенные пошлины с целью принудить эти страны к снижению своих тарифов. Реализация этого натолкнулась на ряд препятствий, и в 1902 г. премьер Бальфур повторил столь же безрезультатно мысль о репрессивных пошлинах.

Особо стоял вопрос о введении пошлин на импорт сельскохозяйственных товаров, что соответствовало требованиям фермеров и лендлордов и противоречило интересам промышленников: связанное с этим вздорожание продовольствия грозило повышением заработной платы и дальнейшим ослаблением конкурентной способности английских товаров. В 1902 г. была введена пошлина на импорт зерна, но уже в следующем году она была отменена из-за недовольства в стране вздорожанием хлеба.

Вопрос о введении в Англии таможенного обложения был связан и с ее взаимоотношениями с доминионами. Канада, добившись права вести самостоятельную экономическую политику, стала на путь протекционизма. Она облагала пошлинами и английские товары, правда с предоставлением последним в порядке «имперского предпочтения» («преференций») скидки сперва на $\frac{1}{4}$, а затем на $\frac{1}{3}$.

В этой связи в Англии зародилась мысль о создании имперского таможенного союза.

В конце девятых и в начале девятисотых годов активным пропагандистом имперского таможенного союза и перехода к протекционизму явился бирмингемский фабрикант Джозеф Чемберлен, состоявший членом правительства в 1895—1902 гг. Пропаганда эта осуществлялась при помощи так называемой Лиги таможенной реформы и ряда органов консервативной прессы. Ее поддерживали некоторые университетские профессора-экономисты.

Фактический переход Англии к протекционизму ввиду противодействия целого ряда внутренних и внешних (сопротивление доминионов) факторов затянулся на десятки лет и произошел в условиях общего кризиса капитализма, обострив-

шего конкурентную борьбу на рынках. Первые шаги в этом направлении были предприняты в 1915 г. во время первой мировой войны, когда были установлены ввозные пошлины в размере $\frac{1}{3}$ цены на автомобили, мотоциклы, часы, кинофильмы и музыкальные инструменты, и в 1920—1921 гг., во время экономического кризиса, когда ввозные пошлины были распространены и на некоторые другие товары, а в отношении ввоза химических красителей была введена система лицензий. Завершение перехода Англии к протекционизму имело место в 1932 г., во время глубочайшего мирового экономического кризиса. Принятый тогда закон об импортных пошлинах обложил последними очень широкий круг товаров. В дальнейшем круг этот был еще более расширен, а ставки пошлин повышены.

Этот переход Англии к протекционизму был связан с укреплением за нею преимущественных позиций на рынках стран Британской империи. К тому времени в Канаде, Индии, Австралии, Южно-Африканском Союзе развилась промышленность, выросла местная буржуазия и рабочий класс. Доминионы добились, кроме самоуправления, права заключать международные договоры и иметь своих дипломатических представителей. Крупнейший из британских доминионов — Канада — стал сферой экспансии монополий США. В Индии, как и в ряде других стран, росло национально-освободительное движение. Среди факторов, противостоявших этим центробежным силам, немалую роль играло то обстоятельство, что Англия являлась крупнейшим покупателем продовольственных и сырьевых товаров, из которых состоял экспорт доминионов. Поскольку экономический кризис 1929—1933 гг. охватил все отрасли мирового капиталистического хозяйства, доминионы и колонии страдали от него не меньше, чем индустриальные страны, и были заинтересованы в закреплении за их экспортными товарами преимуществ перед товарами внеимперских стран на английском рынке.

При таких обстоятельствах на состоявшейся в 1932 г. в Оттаве (Канада) конференции Великобритании, доминионов и Индии было заключено соглашение о совместных протекционистских мероприятиях, сводящееся в основном к следующему:

а) Ряд продовольственных и сырьевых товаров, раньше ввозившихся в Англию беспошлинно, подлежит таможенному обложению, если они ввозятся из внеимперских стран. Ввоз этих же товаров из имперских стран остается свободным от пошлин;

б) На импорт мяса в Англию установлены квоты для стран-импортеров, причем для имперских стран большие, чем для внеимперских;

в) для ввоза широкого круга товаров в страны Британской империи устанавливаются повышенные пошлины, причем

если эти товары ввозятся из Великобритании или другой имперской страны, пошлина значительно снижается или вовсе снимается.

Английские товары и раньше пользовались в доминионах таможенными льготами в порядке имперского предпочтения; теперь же эти льготы были усилены и закреплены. Новым во взаимоотношениях стран империи явилось предоставление доминионам и колониям преимуществ по сравнению с внеимперскими странами на английском рынке продовольствия и сырья. Эти преимущества, отвечая интересам экспортеров доминионов и колоний, в то же время закрепляли их связь с Англией в качестве ее продовольственно-сырьевой базы.

Следует отметить, что соперничающий с английским американский монополистический капитал не замедлил найти способ обхода воздвигнутых в соответствии с оттавскими решениями таможенных барьеров вокруг Британской империи: монополии США, создав в Канаде свои дочерние предприятия, получили возможность благодаря системе преференций сбывать их продукцию под канадским флагом на имперских рынках, в том числе на английском, пользуясь таможенными льготами.

По настоящее время действуют заключенные на основе оттавских решений двусторонние соглашения Англии с доминионами — Канадой, Австралийским Союзом, Новой Зеландией, Южно-Африканским Союзом, — а также с вышедшей из состава империи Ирландской республикой, с Индийской республикой, с Пакистаном, с Южной Родезией.

После второй мировой войны протекционистские пошлины на импорт в Англию были увеличены с предоставлением странам-импортерам — участникам оттавского соглашения скидки с тарифа в размере 50%, а по некоторым товарам — полного освобождения от пошлин.

Хотя, как отмечено выше, некоторые американские монополии и используют имперские преференции для льготного сбыта на рынках Британской империи продукции своих филиалов, американский монополистический капитал в целом добивается отмены этих преференций и снижения таможенных пошлин в странах империи, чтобы вытеснить с их рынков английские товары американскими.

Первую брешь в системе имперских преференций монополии США пробили в 1935 и 1938 гг., когда по торговым соглашениям США с Канадой и Англией были отменены преференции по некоторым товарам. После второй мировой войны США, используя экономические трудности Англии, ее обращения к США за получением займа и пр., оказывали сильное давление на нее, требуя отмены преференций. На Женевской конференции 1947 г. по вопросам международной торговли Англия была вынуждена сделать довольно много частных ослаблений преференциальной системы.

Кроме таможенных пошлин и преференций, Англия широко практикует количественные ограничения импорта и экспорта, а также гарантирование государством экспортных кредитов на срок до пяти лет. (Фонд государственных гарантий экспортных кредитов достиг в 1953 г. 900 млн. ф. ст.)

В арсенале средств торгово-политической борьбы Англии важную роль наряду с системой имперских преференций играет стерлинговая зона. Организация ее относится ко времени второй мировой войны, однако еще раньше ей предшествовала организация стерлингового блока. Во время мирового экономического кризиса 1929—1933 гг., вызвавшего обострение конкурентной борьбы на рынках и ухудшившего положение Англии в мировом капиталистическом хозяйстве, правящие круги Англии были вынуждены наряду с отказом от свободной торговли и переходом к протекционизму отказаться от золотого стандарта и перейти к валютному регулированию.

Золотой стандарт фунта стерлингов был отменен с развертыванием кризиса в 1931 г. Снижение курса фунта стерлингов было использовано английскими экспортерами в качестве оружия борьбы за внешние рынки.

Под воздействием Англии страны Британской империи и ряд государств, тесно связанных с английским капиталом и рынком, также отказались от золотого стандарта, снизили курс своей валюты соответственно курсу фунта стерлингов. В образовавшийся стерлинговый блок вошли страны Британской империи (кроме Канады, Ньюфаундленда и Гонконга, отказавшихся от снижения курса своей валюты) и извнеимперских стран — Швеция, Норвегия, Дания, Финляндия, Португалия, Греция, Аргентина, Бразилия, Колумбия, Парагвай, Боливия, Ирак, Египет и Таиланд.

С ухудшением международного экономического положения Англии в начале второй мировой войны произошло ослабление стерлингового блока. В 1939 г. в Англии был введен валютный контроль. Покупка и продажа золота и иностранной валюты могли производиться лишь с разрешения министерства финансов (казначейства). Такое же разрешение нужно было для платежей за товары, импортированные из «нестерлинговых» стран. Вследствие ограничения перевода валюты значительные суммы, причитавшиеся странам-поставщикам, оказались «замороженными» в английских банках. В связи с жестким валютным контролем и ослаблением Англии ряд стран порвал связь своих валют с фунтом стерлингов.

Чтобы предотвратить дальнейшее сокращение сферы применения фунта стерлингов в международных платежных отношениях, Англия использовала тесную экономическую связь с нею ряда стран и провела формальное закрепление группировки стран, валюта которых осталась связанной с фунтом

стерлингов. Группировка эта получила наименование стерлинговой зоны.

С октября 1947 г. в Англии вступил в силу новый закон о валютном контроле, сохранивший введенные во время войны правила валютных операций и определивший состав стерлинговой зоны. В нее входят: Великобритания, Австралия, Новая Зеландия, Южно-Африканский Союз, Индия, Пакистан, Цейлон, Бирма, Ирландия, Исландия, Ирак, Трансиордания, Ливия и британские колонии и подопечные территории. Валюты участников стерлинговой зоны свободно обмениваются на фунты стерлингов, но не на золотую или долларовую валюту. Это вынуждает английских поставщиков, входящих в стерлинговую зону, расходовать выручку от поставок в Англии или в других странах этой зоны, что содействует развитию торговли внутри последней.

Стерлинговая зона приобрела большое значение в соперничестве за внешние рынки между Англией и США, противопоставившими ей создание долларовой зоны.

Американский монополистический капитал добивается от Англии устранения валютных ограничений, но безуспешно.

В марте 1954 г. правительство Великобритании открыло в ограниченных размерах рынок золота в Лондоне с целью усилить роль последнего как международного финансового центра и восстановить значение фунта стерлингов как международной валюты.

К широко применяемым Англией в последнее время мерам торговой политики относятся соглашения о взаимных поставках и платежах, в которых импорт в Англию обусловливается обязательной покупкой английских товаров. Это расширяет британский экспорт и позволяет осуществлять безвалютные расчеты. Распространены также соглашения о массовых закупках продовольствия, имеющие целью обеспечить снабжение страны продовольствием по пониженным ценам. К началу 1954 г. действовало 30 таких соглашений (из них 27 со странами Британской империи).

Внешнеторговая политика Англии в отношении Советского Союза и стран народной демократии носила в последние годы ограничительный характер. Несмотря на существование англо-советского торгового соглашения 1934 г., дополненного соглашением 1947 г., в Англии был запрещен вывоз в СССР и в народно-демократические страны ряда товаров, подведенных под рубрику товаров «потенциально-военного значения». В эту категорию отнесены многие типы металлообрабатывающих станков, мощные прессы, оптические приборы и пр. Однако обострение конкуренции на мировом капиталистическом рынке побуждает деловые круги Англии стремиться к развитию торговли с Советским Союзом и странами народной демократии, в особенности с Китаем.

Структура и география импорта и экспорта. Общее представление о структуре внешней торговли Великобритании дают показатели удельного веса в британском импорте и экспорте (по стоимости) товаров, сведенных в группы соответственно их назначению:

а) пищевкусовые товары, б) сырье и минеральное топливо и в) готовые изделия.

Структура импорта и экспорта Великобритании по основным группам товаров
(в %) ¹

Группы товаров	Импорт				Экспорт			
	1929 г.	1937 г.	1948 г.	1954 г.	1929 г.	1937 г.	1948 г.	1954 г.
Пищевкусовые товары	44,4	41,5	43,1	39,6	6,7	6,9	6,2	6,1
Сырье и минеральное топливо	34,4	42,1	32,8	40,1	16,1	18,3	4,3	9,5
Готовые изделия	21,2	16,4	24,1	20,3	77,2	74,8	89,5	84,4

¹ По данным таможенной статистики Великобритании.

При сопоставлении обеих частей таблицы очень выразительно выступает противоположность структуры импорта и экспорта: импорт состоит на $\frac{4}{5}$ из пищевкусовых товаров, сырья и минерального топлива, тогда как в экспорте более $\frac{4}{5}$ составляют готовые изделия. В экспорте продовольствия и сырья значительную роль играет реэкспорт ряда товаров, ввозимых в Англию из колоний и заморских стран с целью прибыльной перепродажи (например, сахар, чай, кофе, какао, табак, шерсть, каучук и пр.).

В динамике структуры импорта обращает на себя внимание сокращение в 1948—1954 гг. удельного веса пищевкусовых товаров и усиление роли сырья и минерального топлива. В структуре экспорта по сравнению с довоенным временем удельный вес готовых изделий увеличился, а сырья и минерального топлива значительно сократился. Последнее обстоятельство связано с резким падением после второй мировой войны экспорта из Англии каменного угля и кокса и с сокращением реэкспорта. Некоторое увеличение удельного веса сырья и минерального топлива в 1954 г. против 1948 г. объясняется развитием экспорта из Англии нефтепродуктов, частичным восстановлением экспорта угля и реэкспорта.

Перейдем к рассмотрению роли отдельных товаров во внешней торговле Великобритании и направления их ввоза и вывоза по странам.

Импорт Великобритании, по данным за 1954 г., характеризуется следующим составом:

Структура импорта Великобритании по важнейшим товарам в 1954 г.
(в млн. ф. ст.)¹

а. Товары пищевкусовые	1 337,3
В том числе:	
Мясо и мясные изделия	262,4
Молочные продукты, яйца и мед	160,8
Зерно и мука	175,9
Фрукты и овощи	204,1
Сахар	103,4
Кофе, какао, чай, специи	217,2
Вина и другие напитки	24,0
Табак и табачные изделия	76,7
б. Сырье и минеральное топливо	1 353,7
В том числе:	
Шерсть	197,7
Хлопок	126,2
Прочее текстильное сырье	35,8
Руды и металлический лом	137,1
Сырье для химических удобрений	35,8
Каучук (включая синтетический)	50,7
Кож и шкуры	43,8
Лесоматериалы и целлюлоза	86,6
Сырье для производства растительных масел	68,0
Нефть и нефтепродукты	312,0
в. Готовые изделия	688,3
В том числе:	
Химические	101,6
Бумага и картон	51,6
Цветные металлы	174,5
Машины	129,1
Весь импорт	3 379,3

¹ Board of Trade. Report on Overseas Trade, vol. VI, № 5, London, 1955.

Остановимся на важнейших из указанных в этой таблице товаров.

Ввоз мяса и мясопродуктов, занимая по стоимости первое место в продовольственном импорте Великобритании, покрывает более $\frac{2}{5}$ ее потребности в мясе, составляя 1,1—1,3 млн. т в год в 1952—1954 гг. (в 1937 г. — 1,5 млн. т). Среди ввозимого мяса преобладает свинина в разных видах (замороженная, бекон, ветчина и др.). На втором месте находится баранина, на третьем говядина. Ввоз говядины в 1953—1954 гг. вдвое меньше, чем в 1937 г. Основные поставщики мяса и мясопродуктов — Дания (25%), Новая Зеландия (20%), Австралия (18%), Аргентина (12%), Ирландия (8%) и Нидерланды (6%). Таким образом, большая часть мяса и мясопродуктов привозится в Англию из стран стерлинговой зоны.

Ввоз сливочного масла, покрывая $\frac{9}{10}$ его потребления в стране, составляет 280—360 тыс. т в год (в 1952—1954 гг.) —

на 35—40% меньше, чем до войны. Среди стран — поставщиков масла резко выделяются Новая Зеландия (46% импорта) и Дания (38%).

Эти же страны являются главными поставщиками в Англию сыра. Дания стоит на первом месте по импорту в Англию яиц.

Ежегодный импорт зерна и муки, покрывая до $\frac{3}{4}$ потребности Великобритании в хлебе, составляет от 6,5 до 7,8 млн. т в 1952—1954 гг. Это значительно меньше довоенного импорта зерна, составлявшего около 10 млн. т в год. Сокращение ввоза коснулось главным образом кормового зерна, особенно кукурузы. В 1952—1954 гг. импортировалось ежегодно 4 млн. т пшеницы (в том числе 0,4 млн. т муки), 1,3 млн. т кукурузы, 1—1,4 млн. т ячменя. Главные поставщики зерна — заокеанские страны: Канада (40—48% всего английского зернового импорта), США (15—17%), Австралия (10—11%) и Аргентина (до 10%). Большая роль в импорте зерна Канады и США — стран долларовой зоны — обостряет долларовую проблему в Англии. Из европейских импортеров пшеницы в Англию нужно отметить Францию.

Импорт сахара, покрывающий около $\frac{3}{4}$ его потребления в Англии, составляет от 2 до 3 млн. т в год. Основными поставщиками его являются страны района Карибского моря — Ямайка, Тринидад, Куба и др.

Свежие фрукты и овощи в количестве около 1,5 млн. т в год импортируются из стран средиземноморского бассейна. От $\frac{1}{4}$ до $\frac{1}{3}$ этого импорта (по весу) составляют апельсины, лимоны и мандарины, главными из поставщиков которых являются Италия, Испания, Португалия, Израиль. Импортерами винограда и виноградных вин являются Франция, Испания, Португалия. Бананы ввозятся в основном из стран Центральной Америки, ананасы из Бразилии, Мексики, финики из Ирака.

Поставщиками табака выступают Турция, Греция, Индия, США.

Чай ввозится в основном из Индии, Цейлона и Пакистана, кофе из Йемена, стран Восточной Африки, Индонезии, Бразилии, какао из стран Западной Африки (Золотой Берег, Нигерия) и Латинской Америки (Эквадор).

В импорте сырья и минерального топлива крупнейшей статьёй являются нефть и нефтепродукты.

Импорт нефти и нефтепродуктов достигает 34 млн. т в год — втрое больше довоенного, причем $\frac{1}{8}$ его составляет сырая нефть, перерабатываемая в Англии, тогда как до войны в нефтеимпорте преобладали бензин и другие продукты нефтепереработки. Основным поставщиком нефти является теперь Кувейт, дающий около половины английского нефтеимпорта. Из остальных поставщиков выделяются Ирак (15%), Бахрейн-

ские острова (5%), Нидерландская Вест-Индия (9%), Венесуэла (5%) и Тринидад (4%). Роль Ирана, Индонезии и Мексики в снабжении Англии нефтью, прежде значительная, теперь стала заметно меньшей. Вследствие изменения структуры британского нефтеимпорта утратило прежнее значение снабжение Англии нефтепродуктами из США.

В ввозе руд и металлов на первом месте импорт железной руды — 11—12 млн. т в год. Основные поставщики ее — Швеция, Алжир, Тунис, Испания, Канада (Ньюфаундленд).

Марганцевая руда ввозится из Индии, Южно-Африканского Союза, Золотого Берега, хромовая из Южно-Африканского Союза, Турции, Южной Родезии, никелевая из Канады. Поставщиками оловянной руды и концентратов являются Малайя, Индонезия, Нигерия и Боливия, медной руды — Северная Родезия, Австралия, Южно-Африканский Союз, свинцовой — Австралия, Канада, Югославия, цинковой — Канада, Австралия, Северная Родезия.

Важную роль в импорте Англии продолжает играть текстильное сырье, на которое приходится более $\frac{1}{4}$ общей стоимости ввоза сырья и топлива. Первое место среди видов текстильного сырья занимает (по стоимости) шерсть, размер годового импорта которой колеблется (в 1951—1954 гг.) от 190 до 340 тыс. т, покрывая 76—84% ее потребления в Великобритании. Основным поставщиком ее является Австралия, в которой английский капитал совместно с австралийским через сеть брокерских (скупочных) контор контролирует производство и торговлю шерстью. Удельный вес Австралии в британском импорте шерсти составляет 60—80%. Остальное количество поставляют Новая Зеландия, Южно-Африканский Союз, Аргентина, Уругвай.

Ввоз хлопка, которым полностью снабжается британская хлопчатобумажная промышленность, колеблется от 290 до 400 тыс. т в год (в 1951—1954 гг.). Хлопок привозится в Англию из США (29—30%), Египта, Судана и Бразилии. В последние годы из-за напряженности отношений между Англией и Египтом английские импортеры особенно усилили закупки хлопка в Судане, ставшем наряду с США одним из основных поставщиков этого сырья в Англию.

Из прочих видов текстильного сырья нужно отметить шелк-сырец, привозимый из Японии, и джут, монополистом по поставке которого является Пакистан.

Большое значение имеет для Великобритании, ввиду ничтожного значения ее собственных древесных ресурсов, ввоз лесоматериалов (для строительных целей, шпал, пропов для крепления шахт и для упаковочных ящиков), а также древесины для деревообрабатывающей промышленности (мебельной

и пр.) и бумажных полуфабрикатов (целлюлозы и древесной массы). Годовой импорт пиломатериалов, шпал и пропсов составляет около 10 млн. куб. м (в 1951—1954 гг.), импорт бумажных полуфабрикатов 1,4—1,97 млн. т. Основными поставщиками этих товаров являются Канада, Швеция, Финляндия, Норвегия, Австрия.

Импорт натурального каучука идет в основном из стран Юго-восточной Азии, в ряде которых английский капитал играет преобладающую роль в контроле над его производством, владея большими плантациями и скупочными конторами. Основными экспортерами каучукового сырья являются Малайя и Индонезия. Каучук поставляют в Англию также Цейлон, Северный Борнео, Бирма. Значительная часть поступающего в Англию каучука реэкспортируется.

Рассматривая импорт в Великобританию готовых изделий, общий размер которого очень невелик, мы видим, что более половины его приходится на цветные металлы, фактически являющиеся полуфабрикатом. Это же относится и к значительной части импортируемых химических товаров. Ввоз машин составляет лишь 3% общей суммы британского импорта, ввоз текстильных изделий — около 1,5%.

Обращаясь к структуре британского экспорта, приведем следующую таблицу:

Структура экспорта Великобритании по важнейшим товарам в 1954 г.
(в млн. ф. ст.)¹

а. Готовые изделия	2 257,5
В том числе:	
Машины	1 013,7
Металлы	192,7
Текстильные изделия	324,4
Химические изделия	236,4
б. Минеральное топливо и сырье	253,5
В том числе:	
Каменный уголь	68,0
Нефтепродукты и нефть	84,2
Шерсть	63,1
Хлопок	2,6
Каучук	1,1
Сырье для химических удобрений	8,7
в. Пищевкусовые товары	163,6
В том числе:	
Сахар	33,0
Кофе, какао, чай, специи	15,8
Напитки	46,0
Табак и табачные изделия	22,0
Зерно	13,0

Весь экспорт 2 674,7

¹ Board of Trade. Report on Overseas Trade, vol. VI, № 5, London, 1955.

Важнейшей статьей британского вывоза являются машины, на которые приходится 38,5% общей суммы экспорта. Около

$\frac{1}{3}$ машинного экспорта Англии составляют автомобили и самолеты. Как показано выше, в разделе об автомобильной промышленности, Англия экспортирует до $\frac{4}{5}$ производимых в ней легковых автомобилей и $\frac{1}{2}$ грузовых машин и автобусов (1952—1954 гг.), сбывая до 56% их в страны Британской империи — в Австралию, Канаду, Новую Зеландию, Южно-Африканский Союз и Малайю. Второе место среди рынков сбыта британских автомобилей занимают малые страны Западной Европы — Дания, Швеция, Нидерланды, Бельгия и пр. Специализировавшись на производстве дешевых и экономичных малолитражных и маломощных автомобилей, английские фирмы проникли благодаря этому на внутренний рынок США. В связи с ограничениями, установленными в Австралии, Новой Зеландии и Южно-Африканском Союзе для ввоза автомобилей, английские фирмы, как и соперничающие с ними американские, стали вывозить в эти страны части машин, собирая их на месте на построенных там автомобильных заводах. По экспорту автомобилей Англия встречается с острой конкуренцией США, Западной Германии, Франции, Италии.

В области экспорта самолетов Англия, встретив сильную конкуренцию США, вывозит преимущественно реактивные самолеты, в разработке различных конструкций которых английское авиастроение стоит впереди американского.

Экспорт других видов продукции машиностроения — металлообрабатывающих станков, текстильных машин, электрооборудования, радиоаппаратуры, локомотивов, судов и пр. — направляется в основном в страны Британской империи, в республики Латинской Америки и в страны Западной Европы.

Текстильные изделия, когда-то игравшие ведущую роль в британском экспорте, сейчас составляют лишь 12% к общей его стоимости (в 1954 г.). Развитие текстильной, в особенности хлопчатобумажной, промышленности в ряде стран Европы, Азии и Латинской Америки и проведение этими странами протекционистской торговой политики очень обострило проблему рынков сбыта изделий для британских экспортеров. Главную роль в экспорте хлопчатобумажных изделий играют страны, где английские товары пользуются преференциями на основании оттавского соглашения: они покупают почти $\frac{3}{4}$ вывозимых Англией хлопчатобумажных тканей. Вывоз английских шерстяных тканей, отличающихся высоким качеством, направляется преимущественно в Канаду, Австралию, Южно-Африканский Союз, Новую Зеландию и США. В составе текстильного экспорта Англии в послевоенное десятилетие роль шерстяных и шелковых тканей усиливается за счет сокращения роли хлопчатобумажных.

Экспорт химических товаров наполовину реализуется в странах, связанных с Англией оттавской преференциальной системой, особенно в Индии и Австралии.

Общая сумма экспорта минерального топлива и сырья состоит на $\frac{3}{5}$ из стоимости нефтепродуктов (84,2 млн. ф. ст.) и каменного угля и кокса (68 млн. ф. ст.). Вывоз нефтепродуктов, достигший 8,5 млн. т в 1954 г., — новая статья британского экспорта, появившаяся в последнее десятилетие в связи с развитием в Англии крупной нефтеперерабатывающей промышленности и превзошедшая по стоимости экспорт каменного угля. Крупнейшими рынками сбыта английских нефтепродуктов являются: Дания, Норвегия, Швеция, Ирландия, Испания, Индия, Австралия, английские и французские колонии в Африке.

Экспорт каменного угля, составлявший накануне второй мировой войны около 50 млн. т в год, а перед первой мировой войной около 100 млн. т, ныне находится на уровне 10 млн. т. Основные покупатели его — страны Западной Европы, не имеющие достаточных угольных ресурсов (Дания, Швеция, Ирландия, Франция, Италия и др.).

Прочие товары из группы минерального топлива и сырья — шерсть, хлопок, каучук и пр., равно как и пищевкусовые товары — сахар, кофе, чай, табак и пр., фигурирующие в качестве статей британского экспорта, представляют собой предметы отмеченного выше реэкспорта. Нужно подчеркнуть крупный реэкспорт шерсти (63,1 млн. ф. ст.), сахара и табака.

География внешней торговли Великобритании видна из следующей таблицы.

Распределение импорта и экспорта Великобритании по странам
(в %) ¹

Страны	Импорт				Экспорт			
	1929 г.	1937 г.	1948 г.	1954 г.	1929 г.	1937 г.	1948 г.	1954 г.
Британские колонии, доминионы, Индия и Ирландия . . .	29,4	39,4	47,4	51,4	44,4	48,4	52,7	54,0
В том числе:								
Австралия	4,6	7,0	8,1	7,0	7,4	7,2	9,2	10,0
Канада	3,8	8,7	10,4	8,0	4,8	5,3	4,4	5,0
Новая Зеландия .	3,9	4,9	5,2	5,2	2,9	3,9	3,3	4,9
Южно-Африканский Союз . . .	2,0	1,8	1,5	2,8	4,5	7,9	7,6	5,6
Индия	5,1	5,6	4,6	4,4	10,7	6,1	6,2	4,1
США	16,1	11,1	8,8	8,4	6,3	6,0	4,2	5,9
Аргентина	6,7	5,8	5,9	3,0	4,0	3,8	3,3	0,6
Бразилия	0,6	0,8	1,2	0,9	1,8	1,3	1,6	0,7
Франция	4,6	2,5	2,2	4,0	4,3	4,1	2,1	3,3
Нидерланды . . .	3,5	3,1	2,1	3,2	3,0	2,9	2,8	3,8
Швеция	2,1	2,5	2,6	3,4	1,4	2,5	3,5	3,4
Дания	4,6	3,6	2,0	3,7	1,5	3,2	2,0	3,0

¹ Вычислено по данным британской статистики внешней торговли.

Наиболее важным положением, вытекающим из этой таблицы, является большая роль в британской внешней торговле стран, связанных с Англией системой оттавских преференциальных таможенных тарифов, причем эта роль, как видно из показанной в таблице динамики, значительно усиливалась по мере утраты Англией ее позиций в международной торговле вследствие углубления общего кризиса капитализма, распада единого мирового рынка и обострения торгового соперничества между капиталистическими странами. В 1954 г. импорт в Англию из стран, связанных с ней оттавскими соглашениями, составил 1 737,4 млн. ф. ст., а экспорт ее в эти страны 1 438,2 млн. ф. ст.

Следует отметить, однако, что при росте удельного веса в британском экспорте и импорте группы стран оттавской преференциальной системы в целом удельный вес некоторых из этих стран к 1954 г. уменьшился по сравнению с 1937 г. Это относится к Индии и Канаде, а по экспорту и к Южно-Африканскому Союзу. Это отчасти связано с проникновением американского капитала на рынки этих стран. Так, удельный вес США в импорте Канады увеличился с 61% в 1937 г. до 74% в 1953 г., а удельный вес Англии уменьшился с 18 до 10%. В импорте Индии за те же годы доля США выросла с 7 до 19%, а Англии сократилась с 31 до 25%. Рост собственной промышленности в Индии и доминионах также ограничивает ввоз туда английских промышленных товаров. Рост роли стран оттавских преференций в английской внешней торговле происходит за счет Австралии, Новой Зеландии и британских колоний.

Роль всей этой группы стран в британском импорте и экспорте отдельных товаров характеризуется следующими данными:

Удельный вес британских колоний, доминионов, Индии и Ирландии в импорте и экспорте отдельных товаров в Великобритании (в %) ¹

Импорт			Экспорт		
товары	1937 г.	1953 г.	товары	1937 г.	1953 г.
Каучук	74	95	Металлообрабатывающие станки	48	59
Марганцевая руда . .	85	99	Текстильное оборудование	27	38
Медь	53	73	Электрические машины	80	71
Алюминий	62	98	Легковые автомобили	82	51
Нефть сырая	2	60	Грузовые автомобили	57	54
Свинец	74	74	Хлопчатобумажные ткани	43	72
Пшеница	58	82	Шерстяная пряжа и ткани	43	43
Масло сливочное . .	47	63			
Мясо и мясопродукты	31	50			
Шерсть	68	87			
Джут	100	100			

¹ Международная торговля, М., 1954, стр. 270—271.

Торговля Англии со странами Америки сильно изменилась с 1937 г. Существенным для нее является подразделение ее на торговлю со странами долларовой зоны и с прочими странами. Не входят в долларовую зону Аргентина, Бразилия, Парагвай, Перу и Уругвай, колонии Англии, Нидерландов и Франции. Все прочие страны входят в долларовую зону. Характерно, что торговля Англии с американскими странами недолларовой зоны значительно сократилась под влиянием соперничества США, Канады и Западной Германии, тогда как торговля ее со странами долларовой зоны обнаруживает относительную устойчивость. Это объясняется тем, что Англия связана с США и еще некоторыми странами этой зоны долгосрочными соглашениями, а с Канадой и преференциями.

Закупка товаров в странах долларовой валюты для Англии крайне невыгодна. Повышение экспортных цен в США в сочетании с сохранением прежней цены золота в долларах и девальвацией фунта стерлингов вынуждает Англию отдавать закупаемые в США товары значительно больше английских товаров, чем до второй мировой войны. В 1947—1950 гг. английский импорт из стран долларовой валюты финансировался за счет займов в США и «плана Маршалла», а после 1950 г. Англии приходится оплачивать его за счет своих долларовых и золотых резервов. Это вынуждает ее стремиться к расширению своего экспорта в США для покрытия долларового дефицита. В то же время Англия старается сократить свои закупки в США; так, в 1953 г. она решила не возобновлять соглашения о покупке в США пшеницы, что составляло очень крупную статью в ее импорте из США. Сократился также импорт в Англию американского хлопка.

Страны Западной Европы в совокупности занимают второе место в британской внешней торговле, после стран, связанных с Англией оттавскими преференциями. Однако на западноевропейских рынках Англии приходится вести конкурентную борьбу с растущей местной промышленностью тех стран, куда направляется английский экспорт (например, Норвегии, Швеции, Нидерландов, Дании) и преодолевать протекционистские таможенные барьеры. Кроме того, на европейских рынках, помимо конкуренции США, сильно ощущается роль торговли Западной Германии, ставшей серьезным конкурентом Англии.

Вывоз капитала; торговый и платежный баланс. В системе внешних хозяйственных связей капиталистических стран эпохи империализма вывоз капитала, как известно, имеет большее значение, чем внешняя торговля. Однако официальная статистика, подробно учитывающая внешнюю торговлю, не дает сведений, освещающих движение капитала и его направления. Приходится пользоваться опубликованными в литературе оценками Английского банка и подсчетами отдельных экономистов.

Будучи еще в XIX в. экспортером капитала, Великобритания сохраняла до второй мировой войны первенство по общей сумме заграничных инвестиций, оцениваемой на 1938 г. в 4,5 млрд. ф. ст. Во время войны произошло значительное сокращение этой суммы, но новый экспорт капитала привел в 1954 г. к восстановлению ее довоенного уровня в номинальном исчислении. Однако первенство Британии по капиталовложениям утрачено ею: заграничные инвестиции и кредиты США достигли к 1955 г. 42,2 млрд. долл., превысив более чем вдвое английские капиталовложения, составляющие в пересчете 18,6 млрд. долл.

Размещение по отдельным странам английских заграничных капиталовложений в 1938 и 1950 гг., по оценкам английского экономиста А. Конэна, представляется в следующем виде:

Общая сумма инвестиций Великобритании в отдельных странах
(в млн. ф. ст.)¹

Страны	1938 г.	1950 г.
Стерлинговой валюты		
Австралия	650	650
Новая Зеландия	150	100
Южно-Африканский Союз	300	400
Британские колонии	300	400
Индия	550	300
Ирландия	100	150
Нестерлинговой валюты		
Канада	500	600
США	500	500
Страны Латинской Америки	700	400
Страны Европы	250	150
Прочие страны (Азии и Африки)	500	550
Итого	4 500	4 200

¹ А. Р. Конэн. Стерлинговая зона, М., 1954, стр. 200.

На основании этих данных можно подсчитать, что в 1950 г. 2,6 млрд. ф. ст., или 62% всех инвестиций, было вложено в страны, входящие или входившие в недалеком прошлом в Британскую империю, т. е. в доминионы, колонии, Индию и Ирландию. При этом английские инвестиции в Индии сократились почти вдвое против 1938 г., а в Новой Зеландии в полтора раза. В то же время инвестиции английского капитала в Канаде, Южно-Африканском Союзе, британских колониях и Ирландии возросли.

В остальных странах бросаются в глаза следующие изменения в размерах британских инвестиций: резкое сокращение (на 40%) в Латинской Америке и такое же в странах Европы, а также некоторое (на 10%) увеличение их в странах Азии и Африки.

Ежегодный экспорт капитала из Англии составляет в 1949—1954 гг. 200—250 млн. ф. ст. Экспортируемый капитал вкладывается преимущественно в горнодобывающую промышленность, в транспортные предприятия, плантации, торговые, банковские, страховые предприятия, в государственные и муниципальные займы. В странах, проводящих протекционистскую торговую политику, инвестиции направляются также в предприятия обрабатывающей промышленности в целях обхода таможенного барьера (например, сооружение британскими автомобильными компаниями автосборочных заводов в Австралии и Южно-Африканском Союзе).

Англия широко использует свои заграничные капиталовложения и в качестве средства способствовать росту экспорта ее товаров в страны, куда она инвестирует капитал.

Наконец, заграничные капиталовложения играют огромную роль в качестве основного источника покрытия отрицательного сальдо торгового баланса Великобритании. В течение почти 130 лет — со второй четверти XIX в. — торговый баланс Великобритании неизменно пассивен. До мирового экономического кризиса 1929—1933 гг. его дефицит покрывался (нередко с превышением) доходами от заграничных инвестиций, фрахтов и посреднических операций. Благодаря этому платежный баланс Англии был активным. После кризиса — с 1935 г. — он, почти как правило, сводится с дефицитом.

В первые годы по окончании второй мировой войны резко усилившаяся пассивность торгового баланса Англии при сокращении доходов от заграничных инвестиций и фрахтов привела к острому кризису платежного баланса, вызвавшему расходование значительной части золотого резерва и обращение за займом к США.

В дальнейшем доходы от заграничных инвестиций, фрахтов и пр. восстановились, однако на торговом и платежном балансах Англии отрицательно сказывается то обстоятельство, что фунт стерлингов перестал быть мировой расчетной валютой.

БИБЛИОГРАФИЯ ОСНОВНОЙ ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

По общим вопросам

- К. Маркс. Капитал, т. I—III, М., 1953.
К. Маркс и Ф. Энгельс. Об Англии, М., 1952.
В. И. Ленин. Империализм, как высшая стадия капитализма, Сочинения, т. 22.
И. В. Сталин. Вопросы ленинизма, М., изд. 11.
И. В. Сталин. Экономические проблемы социализма в СССР, М., 1952.

Глава первая

Территория и природа Великобритании

Работы общего характера

- Добрынин Б. Ф. Физическая география Западной Европы, М., 1948.
Стамп Д. и Бивер С. Британские острова. Географический и экономический обзор. (Перевод с английского с 3-го изд.), М., 1948.
Annual Abstract of Statistics (Central Statistical Office), № 91, London, 1954.
Demangeon A. Les Iles Britanniques, Paris, 1927.
Freeman T. W., Ireland, Its Physical, Historical, Social and Political Geography, London, 1950.
Mackinder H. Britain and the British Seas, London, 1914.
Ogilvie A. (edit.) Great Britain. Essays in Regional Geography. By 26 Authors, Cambridge, 1928.
Stamp L. D. and Beaver S. H. The British Isles. A Geographic and Economic Survey, 4-th ed., London, 1954.
Stamp L. D. The Face of Britain, London, 1944.
Stamp L. D. The Land of Britain: Its Use and Misuse, 2-d ed., London, 1950.

Рельеф и геологическое строение

- Bailey E. B. Geological Survey of Great Britain, London, 1952.
Ramsey A. S. The Physical Geology and Geography of Great Britain, London, 1894.
Stamp L. D. Britain's Structure and Scenery, London, 1946.
Steers J. A. The Coastline of England and Wales, Cambridge, 1948.
Steers J. A. The Sea Coast, London, 1953.

- Unstead J. F. The British Isles, London, 1935.
Wooldridge S. W. The Changing Physical Landscape of Britain. «The Geographical Journal», London, 1952, v. CXVIII.

Климат и внутренние воды

- Алисов Б. П. Климатические области зарубежных стран, М., 1950.
Кеппен В. Основы климатологии. (Перевод с немецкого), М., 1938.
Мартон Э. Основы физической географии, т. I. Общие понятия, климат, гидрография. (Перевод с французского), М.—Л., 1948.
Bilham E. G. The Climate of the British Isles, London, 1938.
Bilham E. G. and Lewis L. F. The Frequency of Days with Specified Duration of Bright Sunshine, London, 1935.
The Book of Normals of Meteorological Elements for the British Isles for Period Ending 1915:
Section I. Monthly Normals for Stations (1881—1915), London, 1919.
Section II. Weekly, Monthly, Quarterly and Seasonal Normals for Districts, London, 1920.
Section III. Maps of the Normal Distribution of Temperature, Rainfall and Sunshine for the British Isles, London, 1920.
Section IV-a. The Range of Variation of Temperature and Rainfall, London, 1923.
Section IV-b. Frequency Tables for Hail, Thunder, Snow, Snow Lying and Ground Frost, London, 1923.
Section V. Monthly Normals of Rainfall, London, 1924.
Climatological Atlas of the British Isles. (Meteorological Office. Air Ministry.), London, 1952.
Garnett A. Insolation and Relief, London, 1937.
Garnett A. Diffused Light and Sunlight in Relation to Relief and Settlement in High Latitudes. «Scottish Geographic Magazine», Edinburgh, 1939, v. LV.
Glasspoole J. and Hancock D. S. The Distribution over the British Isles of the Average Duration of Bright Sunshine. «Quarterly Journal of the Royal Meteorological Society», London, 1936, v. 62.
Manley G. Climate and the British Scene, London, 1952.
Manley G. Topographical Features and the Climate of Britain. «The Geographical Journal», London, 1944, v. CIII.
Rogers J. English Rivers, London, 1948.

Почвы

- Виленский Д. Г. Русская почвенно-картографическая школа, М.—Л., 1945.
Герасимов И. П. Мировая почвенная карта и общие закономерности географии почв. «Почвоведение», М., 1945, № 3—4.
Прасолов Л. И. и Петров Б. Ф. Почвы Западной Европы с точки зрения русской школы почвоведения. «Почвоведение», М., 1944, № 9.
Crowthier E. M. The Soils of Britain and Their Classification. «Geography», London, 1936, v. XXI.
Robinson G. W. Soils: Their Origin, Constitution and Classification, 3-d ed., London, 1937.
Robinson G. W. Soils of Great Britain. Transactions of the III International Congress of Soil Science, v. II, London, 1935.

Robinson G. W. Soil Survey of Great Britain. London, 1950.
Russell E. J. Soil Conditions and Plant Growth, 8-th ed., London, 1950.

Растительность

Ackers C. P. Practical British Forestry, London, 1938.
Census of Woodlands, 1947—1949. Summary Report, London, 1951.
Stapledon R. G. The Hill Lands of Britain, Development or Decay, London, 1937.
Stapledon R. G. The Land Now and To-morrow, 3-d ed., London, 1944.
«Scottish Forestry», Centenary Volume, Edinburgh, 1954.
Taylor W. L. Forest and Forestry in Great Britain, London, 1946.
Tansley A. The British Isles and Their Vegetation, vol. 1—2. Cambridge, 1949.

Глава вторая

Экономическое развитие Великобритании до первой мировой войны и изменения в географии хозяйства

Архангельский С. И. Аграрное законодательство великой английской революции 1643—1648, ч. 1, М.—Л., 1935.
Афанасьев Г. Е. История Ирландии, СПб., 1907.
Брентано Л. История развития народного хозяйства Англии, т. III, полумтом I. (Перевод с немецкого), М.—Л., 1930.
Галеви Э. История Англии в эпоху империализма, т. I. (Перевод с французского), М., 1937.
Гобсон Дж. Империализм. (Перевод с английского), М., 1927.
Грин Дж. Краткая история английского народа, вып. 1—3. (Перевод с английского), М., 1897—1900.
Датт П. Индия сегодня. (Перевод с английского), М., 1948.
Джексон Т. Борьба Ирландии за независимость. (Перевод с английского), М., 1949.
История средних веков. Под ред. проф. А. Д. Удальцова, Е. А. Косминского и О. Л. Вайнштейна, т. I, 3-е изд., М., 1955; т. II, 2-е изд., М., 1947.
Керженцев П. М. Ирландия в борьбе за независимость, 3-е изд., М., 1936.
Лавровский В. М. Английский капитализм во второй половине XIX в., М., 1925.
Лавровский В. М. Промышленный переворот в Англии, М.—Л., 1925.
Манту П. Промышленная революция XVIII столетия в Англии. (Перевод с французского), М., 1925.
Мортон А. Л. История Англии. (Перевод с английского), М., 1950.
Новая история в документах и материалах, 2-е изд., т. I—II, М., 1934.
Обст Э. Англия, Европа и мир. (Перевод с немецкого), М.—Л., 1931.
Щеголев П. П. Очерки из истории Западной Европы XVI—XVII вв., Л., 1938.
Ashley W. An Introduction to English Economic History and Theory, London, 1920.
Burns E. British Imperialism in Ireland, Dublin, 1931.
Clapham J. H. An Economic History of Modern Britain (1820—1929), vol. 1—3, Cambridge, 1930—1938.

Cunningham W. The Growth of English Industry and Commerce, vol. 1—3, Cambridge, 1915—1919.

Darby H. C. (edit.) An Historical Geography of England before 1800, London, 1936.

Davies D. J. The Economic History of South Wales prior to 1800, Cardiff, 1933.

Dietz F. C. An Economic History of England, New-York, 1942.

Gibbins H. B. The Industrial History of England, 23-d ed., London, 1919.

Hamilton H. The Economic of Evolution of Scotland in the 18-th and 19-th Centuries, London, 1933.

Jones G. and Pool A. A Hundred Years of Economic Development in Great Britain, New-York, 1940.

Macrosty H. W. The Trust Movement in British Industry, London, 1907.

Robinson A. The Changing Structure of the British Economy. «Economic Journal», London, 1954, v. 64, № 255.

Seeley J. R. Expansion of England, London, 1883.

Smith W. An Economic Geography of Great Britain, 2-d ed., London, 1953.

Stamp L. D. and Beaver S. H. The British Isles. A Geographic and Economic Survey, 4-th ed., London, 1954.

Trevelyan G. M. A Social History of England, London, 1944.

Глава третья

Общая характеристика хозяйства Великобритании на современном этапе развития

Английские монополии. Сборник статей. (Перевод с английского), М., 1955.

Блюмин И. Г. Критика современной буржуазной политической экономии Англии, М., 1953.

Брейди Р. А. Кризис Британии. (Сокр. перевод с английского), М., 1952.

Варга Е. С. Основные вопросы экономики и политики империализма, М., 1953.

Вишнев С. М. Современный милитаризм и монополии, М., 1952.

Датт Р. П. Кризис Британии и Британской империи. (Перевод с английского), М., 1954.

Денни Л. Америка завоевывает Британию. (Перевод с английского), изд. 3-е, М.—Л., 1931.

Дубинский Л. С. Проявление общего кризиса капитализма в английской экономике. «Вопросы экономики», М., 1948, № 2.

Итон Д. Экономика мира или экономика войны. (Перевод с английского), М., 1953.

Кейнс Дж. Общая теория занятости, процента и денег. (Перевод с английского), М., 1948.

Лемин И. М. Англо-американские империалистические противоречия после второй мировой войны, М., 1955.

Лемин И. М. Обострение кризиса Британской империи после второй мировой войны, М., 1951.

Путь Британии к социализму. Программа Коммунистической партии Великобритании. «Большевик», 1951, № 3.

Санталов А. А. Империалистическая борьба за источники сырья, М., 1954.

Aaronovitch S. Monopoly. A Study of British Monopoly Capitalism, London, 1955.

Baker B. Monopoly in Britain. «World News», London, 1955, Febr. 12, vol. 2, № 7.

Britain's Plan for Prosperity. (Suggestion for an Economic Plan for 1948—50). Prepared by the Economic Committee of the Communist Party, London, 1948.

Britain's Way Ahead. An Official Illustrated Account of Our Economic Situation and the Prospects for 1953, London, 1953.

The Boom and the Strain. «Bankers», London, May 1955.

Chester D. N. (edit.) Lessons of the British War Economy, Cambridge, 1951.

Crosland C. A. B., Britain's Economic Problem, London, 1953.

Crouzet F. L'économie du Commonwealth, Paris, 1950.

Dutt R. P. Britain in the World Front, London, 1942.

Eaton J. Marx against Keynes. A Reply to Mr. Morrison's «Socialism», London, 1951.

Hutchinson K. Rival Partners. America and Britain in the Postwar World, New-York, 1946.

Kann A. E. Great Britain in the World Economy, 2-d ed., New-York, 1946.

Levy H. Monopole, Kartelle und Trusts in der englischen Industrie, Jena, 1927.

National Income and Expenditure of the United Kingdom, 1946—1953. (Great Britain. Central Statistical Office), London, 1954.

Pollit H. How to Win the Peace, London, 1944.

Pollit H. Serving my Time, London — Southampton, 1950.

Robinson A. The Changing Structure of the British Economy. «Economic Journal», London, 1954, vol. 64, № 255.

Vickers. The Story of an Arms Giant. «Labour Research», London, 1952, № 6.

Wilson Ch. The History of Unilever. A Study in Economic Growth and Social Change, vol. 1—2, London, 1954.

Worswick G. D. N. and Ady P. H. (edit.) The British Economy 1945—1950, Oxford, 1952.

Economic Conditions in the United Kingdom 1954. (Organisation for European Economic Cooperation), Paris, 1954.

A Policy for Britain. General Election Programme of the Communist Party, London, 1955.

Глава четвертая Экономическое районирование

Витвер И. А. Великобритания, М., 1947.

Милейковский А. Г. Экономические районы Великобритании. «Известия Всесоюзного Географического общества», Л., 1941, т. 73, № 1.

Фогарти М. П. Перспективы промышленных районов Великобритании. (Перевод с английского), М., 1949.

Abercrombie P. Greater London Plan, 1944, London, 1945.

Bowen E. G. Wales. A Study in Geography and History, 2-d ed., Cardiff, 1943.

Census 1951. Great Britain. One per Cent Samples Tables, p. 1—2, London, 1952.

- Cole G. D. H. The Future of Local Government, London, 1921.
 Conurbation. A Survey of Birmingham and the Black Country. By the West Midland Group, London, 1948.
 Davies D. J. The Economic History of South Wales prior to 1800, Cardiff, 1933.
 Daysh G. J. (edit.) Studies in Regional Planning, London, 1949.
 Dodd A. H. The Industrial Revolution in North Wales, 2-d ed., Cardiff, 1951.
 Fawcett C. B. The Provinces of England, London, 1919.
 Finlay I. Scotland, London, 1946.
 Geddes P. Cities in Evolution, London, 1915.
 Gilbert E. W. Practical Regionalism in England and Wales. «The Geographical Journal», vol. XCIV, № 1, July 1939.
 Hamilton H. The Economic of Evolution of Scotland in the 18-th and 19-th Centuries, London, 1933.
 Industry and Employment in Scotland, 1953. (Scottish Home Department), Edinburgh, 1954.
 Kriesis P. National, Regional and Local Planning. «Journal of the Town Planning Institute», London, Sept.—Oct. 1954.
 North-East Coast. A Survey of Industrial Facilities. Compiled by the Research Staff of the Northern Industrial Group, Newcastle-upon-Tyne, 1949.
 Shearman H. Ulster, London, 1949.
 Smith W., Aherne B. J. Location of Industry in Northern Ireland. «Advancement of Science», London, 1953, v. 9, № 36.
 Wales and Monmouthshire 1953. (Report of Government Action to Parliament), London, 1954.

Глава пятая

Население

- Кучинский Ю. История условий труда в Великобритании и Британской империи. (Перевод с английского), М., 1948.
 Матковский Н. Краткий очерк профсоюзного движения в Англии, М., 1954.
 Положение и борьба рабочего класса капиталистических стран Европы после второй мировой войны, М., 1952.
 Урланис Б. Ц. Рост населения в Европе. (Опыт исчисления), М., 1941.
 Хатт А. Положение рабочего класса в Англии. (Перевод с английского), М., 1934.
 Abrams M. The Population of Great Britain. Current Trends and Future Problems, London, 1945.
 Annual Abstract of Statistics (Central Statistical Office), № 91, 1954, London, 1954.
 Annual Report of the Chief Inspector of the Factories for the Year 1952, London, 1954.
 Britain. An Official Handbook, London, 1955.
 British-Soviet Friendship Society. Annual Report, London, 1951.
 Census 1951. England and Wales. Preliminary Report, London, 1951.
 Census 1951. Great Britain. One per cent Sample Tables, p. 1—2, London, 1952.
 Census of Scotland, 1951. Preliminary Report on the Fifteenth Census of Scotland, Edinburgh, 1951.
 Census of Population of Northern Ireland, 1951. Preliminary Report, v. 1—2, Belfast, 1951.

- George P. La Ville. Le fait urbain à travers le monde, Paris, 1952.
 Mac-Cleary. The Menace of British Depopulation, London, 1937.
 Monthly Bulletin of Statistics. (United Nations), New-York, 1955.
 Monthly Digest of Statistics (Central Statistical Office), London, 1955.
 Orr J. B. Food and the People, London, 1943.
 Papers of the Royal Commission on Population, v. III, Report of the Economic Committee, London, 1950.
 Pigou A. C. Lapses from Full Employment, London, 1945.
 Pigou A. C. Theory of Unemployment, London, 1933.
 Reddaway W. B. The Economics of a Declining Population, London, 1939.
 Ritzema A. A. A National Peril: Our Declining Population, London, 1937.
 Rowntree S. B. The Human Needs of Labour, London, 1937.
 Smith D. H. The Industries of Greater London, London, 1933.
 Smith R. The City of London, London, 1951.
 Statement by the Royal Commission on Population, London, 1945.
 Strikes and the Striken. «Economist», London, 14 May 1955.

Глава шестая Промышленность

- Брейди Р. А. Кризис Британии. (Сокр. перевод с английского), М., 1952.
 «Бюллетень иностранной коммерческой информации» (БИКИ), изд. Научно-исследовательского конъюнктурного института Министерства внешней торговли СССР, М., 1954—1955.
 Витвер И. А. Великобритания, М., 1947.
 Милейковский А. Г. Великобритания, М., 1947.
 Полькин С. И. и Гнатовский С. О. Цветная металлургия Западной Европы, М., 1947.
 «Реферативный журнал Института научной информации Академии наук СССР. Геология и география», М., 1954—1955.
 Розин М. С., Первушин С. А. и Орлова Е. В. Минеральные ресурсы Северной Европы (Великобритании, Эйре, Швеции, Норвегии, Финляндии, Дании и Нидерландов), М.—Л., 1945.
 Санталов А. А. Империалистическая борьба за источники сырья, М., 1954.
 Фогарти М. П. Перспективы промышленных районов Великобритании. (Перевод с английского), М., 1949.
 Эдвардс Б. Химические тресты Англии. (Перевод с английского), М., 1949.
 Экономика и внешняя торговля капиталистических стран. (Обзор за 1954 г.), М., 1955 (Научно-исследовательский конъюнктурный институт Министерства внешней торговли СССР).
 Allen G. C. British Industries and Their Organisation, 3-d ed., London, 1951.
 Annual Abstract of Statistics (Central Statistical Office), № 91, London, 1954.
 Aperçu sur l'industrie automobile Britannique. (La Documentation Française. Notes et études documentaires, № 1859), Paris, 1954.
 Association of British Chemical Manufacturers. Report on the British Chemical Industry, London, 1949.

- «Board of Trade Journal», London, 1954—1955.
- Britain. An Official Handbook, London, 1955.
- The British Electrical Engineering Industry. Reference Paper, London, 1952.
- British Gas Council. The Rise of the Gas Industry in Britain, London, 1949.
- British Iron and Steel Federation. Annual Report 1954; London, 1955.
- British Iron and Steel Federation. Statistical Year Book (United Kingdom), London, 1954.
- British Iron and Steel Federation. Monthly Statistical Bulletin, London, 1955.
- Burn D. L. The Economic History of Steelmaking 1867—1939, Cambridge, 1940.
- Burnham T. H. and Hoskins G. O. Iron and Steel in Britain 1870—1930, London, 1943.
- Census of Production Report (Great Britain) for 1949, 1950, 1951, Board of Trade, London, 1950—1953.
- Clow A. and N. The Chemical Revolution, London, 1952.
- Coal Mining: Report of the Technical Advisory Committee, London, 1945.
- Dalton C. P. The Outlook for United Kingdom Energy Needs. «Institute of Petroleum Review», London, 1955, № 101.
- Dennison S. The Location of Industry and the Depressed Areas, London, 1939.
- «Economic Journal», London.
- «The Economist», London.
- Final Report on the Census of Production for 1948. Board of Trade, vol. 1—12, London, 1952.
- «The Financial Times», London.
- «The Financial Times» — Annual Review of British Industry 1954, London, 1955.
- The Future Organisation of the United Kingdom Atomic Energy Project, London, 1953.
- Harwell. British Atomic Energy Research Establishment. 1946—1951, London, 1952.
- Hasking I. The Electricity Supply Industry in Great Britain. «The Transactions of South-African Institute of Electrical Engineers», Cape Town, 1954.
- «The Geographical Journal», London.
- «Geography», London.
- Jay K. Britain's Atomic Factories, London, 1954.
- «Journal of the Royal Statistical Society», London.
- Kent P. E. Oilfields in Great Britain. «Geography», London, 1947, v. XXXII, № 157.
- «Manchester Guardian Survey of Industry, Trade and Finance», Manchester, 1954.
- «Ministry of Labour Gazette», London.
- Moisley H. A. Rayon Industry in Great Britain, «Geography», London, 1949, v. XXXIV, № 164.
- Monthly Bulletin of Statistics (United Nations), New-York, 1955.
- Monthly Digest of Statistics (Central Statistical Office), London, 1955.
- National Coal Board. Notes on the British Coal Mining Industry, London, 1947.

- National Coal Board. Plan for Coal, London, 1950.
- National Coal Board. Report and Accounts for 1954, London, 1955.
- Nef J. U. The Rise of the British Coal Industry, v. 1—2, London, 1932.
- North of Scotland Hydro-Electrical Board. Annual Report and Statement of Accounts 1953, Edinburgh, 1954.
- Owen H. Steel. The Facts about Monopoly, London, 1946.
- «Petroleum Times», London.
- Political and Economical Planning. The British Fuel and Power Industries. A Report, London, 1947.
- Political and Economical Planning. Government and Industry: A Survey of the Relations between Government and Privately Owned Industry, London, 1952.
- Political and Economical Planning. Locomotives: A Report on the Industry, London, 1951.
- Political and Economical Planning. Motor Vehicles: A Report on the Industry, London, 1950.
- Recent Industrial Developments in the United Kingdom. Reference Paper, London, 1952.
- Rees H. Leeds and the Yorkshire Woollen Industry. «Economic Geography», Worcester, USA, 1948, v. 24, № 1.
- «The Scottish Geographical Magazine», Edinburgh.
- Self H. and Watson E. M. Electricity Supply in Great Britain, Its Development and Organisation, London, 1952.
- Report of Working Party on Cotton, Board of Trade, London, 1946.
- Report of Working Party on Wool, Board of Trade, London, 1947.
- Smith W. An Economic Geography of Great Britain, 2-d ed., London, 1953.
- Smith W. Trends in the Geographical Distribution of the Lancashire Cotton Industry. «Geography», London, 1941, v. XXVI.
- Stamp L. D. and Beaver S. H. The British Isles. A Geographic and Economic Survey. 4-th ed., London, 1954.
- «The Statist», London.
- Statistical Digest of the Ministry of Fuel and Power, London (Annual).
- Statistical Yearbook 1954 (United Nations), New-York, 1954.
- «The Times Review of Industry», London, 1955.
- Townshend-Rose H. The British Coal Industry, London, 1951.
- Trueman A. (ed.) The Coalfields of Great Britain, London, 1954.
- United Kingdom Aircraft Industry. Reference Paper, London, 1952—1953.

Глава седьмая

Сельское хозяйство

- Бенедиктов И. А. Из опыта сельского хозяйства Англии. «Сельское хозяйство», М., 1955, № 206—209 (31 августа, 1, 2 и 3 сентября).
- Зотов А. В. Очерки землевладения и земледелия в современной Англии, Спб., 1909.
- Лалтев И. Земельная рента и проблема ценообразования. «На аграрном фронте», М., 1930, № 4.
- Любошиц Л. И. Вопросы марксистско-ленинской теории аграрных кризисов, М., 1949.
- Лященко П. И. Социальная экономия сельского хозяйства, т. I—II, М.—Л., 1930.

Addison Chr., Lord of Stallingborough. A Policy for British Agriculture, London, 1939.

Agricultural Atlas of England and Wales, 2-d ed., Southampton, 1932.

«The Agricultural Economist», London, 1954—1955.

Agricultural Statistics. England and Wales. 1939—1944, p. I—II, London, 1947.

Agricultural Statistics 1950—1951. United Kingdom, p. I—II, London, 1953

«Agriculture». Journal of Ministry of Agriculture and Fisheries, London (Monthly).

Agriculture. Planned and Prosperous. A Programme Issued by the Communist Party, London, 1945.

Annual Abstract of Statistics (Central Statistical Office), № 88, 1938—1950, London, 1952; № 91, 1953, London, 1954.

Annual Review and Determination of Guaranties, London, 1955.

Britain. An Official Handbook, London, 1955.

«British Agricultural Bulletin», London, 1954—1955.

Dunman J. Class Structure of British Agriculture. «Communist Review», 1951, March — April.

Easterbrook L. F. British Agriculture, 4-th ed., London, 1950.

Ernle R. E. P. English Farming Past and Present, London, 1936.

European Agriculture (United Nations, FAO), Geneva, 1954.

Farm Incomes in England and Wales. With some Reference to Earlier Times. A Report, London, 1954.

Farming to Feed Britain. A Policy for Farm Workers and Consumers. (Communist Party), London, 1954.

Fenelon K. G. Britain's Food. Supply, London, 1954.

Keldorfer H. Die Landwirtschaft von England und Wales, Freiburg, 1933.

Maxton J. P. (ed.) Regional Types of British Agriculture, London, 1936.

Percival J. Wheat in Great Britain, 2-d ed., London, 1948.

Monthly Digest of Statistics (Central Statistical Office), London, 1955.

Smith W. An Economic Geography of Great Britain, 2-d ed., London, 1953.

Stamp L. D. Land Utilisation in Britain 1937—1943. «Geographical Review», 1943, oct.

Stamp L. D. The Land of Britain: Its Use and Misuse, 2-d ed., London, 1950.

Stamp L. D. and Beaver S. H. The British Isles. A Geographic and Economic Survey, 4-th ed., London, 1945.

Stapledon R. G. Farming and Mechanized Agriculture, London, 1948.

Street A. G. Farming England, London, 1937.

Types of Farming in Scotland, Edinburgh, 1952.

Watson J. A. S. and More J. A. Agriculture: The Science and Practice of British Farming, 9-th ed., London, 1949.

«World Crops», London, 1955.

Глава восьмая

Транспорт

Вышнепольский С. А. Мировые морские пути и судоходство, М., 1953.

Хачатуров Т. С. Размещение транспорта в капиталистических странах и в СССР, М., 1939.

Accounts Relating to Trade and Navigation of the United Kingdom, London. Annual Reports and Accounts of the British Transport Commission for 1953, London, 1954.

Annual Report of the British European Airways Corporation for 1952/53, London, 1953.

Annual Report of the British Overseas Airways Corporation for 1952/53, London, 1953.

Annual Statement of the Navigation and Shipping of the United Kingdom, London, 1954.

«Board of Trade Journal», London, 1955.

Boulton W. H. The Railways of Britain, London, 1950.

British Railway Executive. Facts and Figures about British Railways, London, 1953.

Britain. An Official Handbook, London, 1955.

Docks and Inland Waterways Executive. British Waterways, London, 1951.

Lloyd's Register of Shipping 1953/54, London, 1954.

«Modern Transport», London, 1955.

Ports of the United Kingdom. Reference Paper, London, 1952.

Rolt L. T. C. The Inland Waterways of England, London, 1950.

Smith W. An Economic Geography of Great Britain, 2-d ed., London, 1953.

Stamp L. D. and Beaver S. H. The British Isles. A Geographic and Economic Survey, 4-th ed., London, 1954.

Williamson J. W. Railways To-day, 2-d ed., Oxford, 1951.

Глава девятая

Внешние хозяйственные связи

Конэн А. Р. Стерлинговая зона. (Перевод с английского), М., 1954. Международная торговля. Под редакцией И. С. Потапова, Г. С. Рогинского и Ю. Н. Капелинского, М., 1954.

Экономика и внешняя торговля капиталистических стран. (Обзор за 1954 г.), М., 1955. (Научно-исследовательский конъюнктурный институт Министерства внешней торговли СССР).

«Board of Trade Journal», London, 1955.

Britain. An Official Handbook, London, 1955.

Commonwealth Trade in 1951. A Memorandum Prepared in the Intelligence Branch of the Commonwealth Economic Committee, London, 1952.

Political and Economic Planning. Britain and World Trade, London, 1949.

Political and Economic Planning. The Sterling Area: History and Mechanism, London, 1951.

Report on Overseas Trade (Monthly), London, 1955.

Trowen S. H. Balance of Payments 1954/55. «Bankers' Magazine», London, 1955, May.

United Kingdom Balance of Payment 1946 to 1954, London, 1954.

УКАЗАТЕЛЬ ГЕОГРАФИЧЕСКИХ НАЗВАНИЙ ПО ВЕЛИКОБРИТАНИИ

Прямые цифры обозначают страницы книги, где упоминаются данные названия, цифры курсивом — страницы, где помещены карты с соответствующими географическими объектами. Буквенными обозначениями отмечены объекты, показанные на картах-вклейках: а. д. — на карте административного деления, о. к. — на обзорной карте.

Названия, относящиеся к стране в целом (Британия, Великобритания, Англия, Соединенное королевство, Британские острова), а также ко всей Собственно Англии (Собственно Англия, Англия) в указателе не включены.

Сокращения, применяемые в указателе: г.-ст. — гидростанция, гр-во — графство, зал. — залив, м. — мыс, оз. — озеро, о-в — остров, прол. — пролив, р. — река, ф. рел. — формы рельефа (горы, холмы, возвышенности и пр.).

А

Абердин — 137, 148, 199, 205, 285, 287, 288, 301, 320, 321, 326, 327, 369, 390, 391, а. д., о. к.
Абердин (гр-во) — 29, 55, 330, а. д.
Аберистуит — а. д., о. к.
Абернети — 205
Абингтон — 265
Айлей (о-в) — о. к.
Айл-оф-Грейн — 193, 194
Айл-оф-Догс, Собачий остров — 161
Айл-оф-Или (гр-во) — а. д.
Айронбридж — 205
Акрингтон — 205, 297, 301, 312
Аксбридж — 152—153, 277
Актон — 152—153, 155
Аллоа — а. д.
Амершем — 212, 213
Англия Восточная — см. Восточная Англия
Англия Северная — см. Северная Англия

Англия Северо-восточная — см. Северо-восточная Англия
Англия Северо-западная — см. Северо-западная Англия
Англия Средняя — см. Мидленд
Англия Юго-восточная — см. Юго-восточная Англия
Англия Юго-западная — см. Юго-западная Англия
Англия Южная — см. Южная Англия
Англси (о-в и гр-во) — 11, 238, а. д., о. к.
Ангус, или Форфар — а. д.
Андовер — 205
Антрим (гр-во) — а. д.
Антрим (ф. рел.) — 15, 17
Аргайл (гр-во) — 55, 203, 243, а. д.
Арден — 51
Ардгласс — 327
Арدير — 248, 253
Ардроссан — 193, 194
Арен (р.) — 379
Арма — а. д.

Арма (гр-во) — а. д.
 Арнолд — 185, 187
 Арран — о. к.
 Аск (р.) — 41
 Атлантический океан — 12, 13, 22,
 23, 24, 28, 114, 326, 387
 Аштон — 311
 Ашфорд — 291

Б

Багилт — 239, 240
 Базилдон — 273
 Бакингемиш (гр-во) — 213, а. д.
 Бакстон — 249
 Баллантрей — 327
 Балликасл — 192
 Баллимина — 321, о. к.
 Банбери — 224
 Банбридж — 321
 Бангор (в Сев. Ирландии) — о. к.
 Бангор (в Сев.-зап. Уэльсе) — о. к.
 Банн (р.) — 379, о. к.
 Банстед — 152—153
 Банф — а. д.
 Банф (гр-во) — 330, а. д.
 Баркинг — 152—153, 205, 293, 293
 Барнес — 152—153
 Барнет — 152—153, 155
 Барнсли — 205
 Барнстепл — о. к.
 Барри — 205, 248, 253
 Барроу (-ин-Фёрнесс) — 19, 222,
 227, 232, 287, 287, 288, 390, о. к.
 Баттерси — 150, 152—153
 Батт-оф-Льюис — о. к.
 Беверли — а. д.
 Беддингтон-Уоллингтон — 152—153
 Бедфорд — 205, а. д.
 Бедфордская низменность — 20
 Бедфордшир (гр-во) — 270, 277, 323,
 348, а. д.
 Бейкеп — 312
 Бекермет — 224
 Бекнем — 152—153
 Бексли — 152—153
 Белфаст — 33, 44, 49, 122, 143, 148,
 199, 278, 279, 287, 287, 288, 301,
 318, 321, 323, 348, 351, 369,
 379, 390, 391, а. д., о. к.
 Бен-Невис (ф. рел.) — 34
 Бери — 205, 297, 311, 301, 316, о. к.
 Бери-Сент-Эдмундс — 273, а. д.
 Берик — о. к.
 Берик (гр-во) — а. д.
 Беркестед — 378
 Бёркенхед — 287, 287, 288, 389, о. к.
 Беркшир (гр-во) — 277, 347, а. д.
 Бермондси — 150, 152—153
 Бёрнли — 185, 266, 297, 301, 312
 Бёрнтайленд — 239, 243, 287, 288.

Бертон — 205
 Бетнал-Грин — 150, 152—153, 163
 Биллингем — 193, 248, 250, 251,
 о. к.
 Билстон — 222, 227, 236
 Бингли — 301
 Бирмингем — 19, 30, 33, 42, 43,
 49, 61, 87, 88, 91, 114, 121, 137,
 143, 147, 148, 164, 186, 187, 217,
 222, 236, 238, 239, 240, 243, 248,
 250, 254, 265, 266, 267, 269, 270,
 271, 272, 292, 293, 294, 295, 323,
 330, 351, 369, 372, а. д., о. к.
 Бистон — 320
 Бичи-Хед (м.) — 33
 Блану-Фестиниог (г.-ст.) — 205
 Бленавон — 227
 Блэкбёрн — 143, 297, 301, 312, 351,
 о. к.
 Блэкпул — о. к.
 Блэкуотер (р.) — 312
 Бодмин (ф. рел.) — 18
 Болтон — 295, 297, 310, 301, 311,
 о. к.
 Большой Лондон — см. Лондон
 Большой
 Бомерис — а. д.
 Борвилл — 330
 Борнемут — о. к.
 Бостон — а. д.
 Бадфорд — 87, 89, 122, 147, 205,
 234, 301, 315, 316, 320, 370, о. к.
 Брайерли-Хилл — 227
 Брайтон — 143, 205, 351, 373, 390,
 о. к.
 Граф — 278, 279
 Бреймар — 29
 Брейнтри — 301
 Брекнок — а. д.
 Брекнокшир (гр-во) — а. д.
 Брентфорд-Чизик — 152—153, 155
 Бригг — 328
 Бригхаус — 316
 Бриксхем — 327
 Бриджуотерская система — 378
 Бримсдаун — 205
 Бримбо — 227
 Бристоль — 19, 61, 85, 86, 87, 88,
 92, 121, 137, 143, 147, 190, 237,
 239, 240, 242, 248, 260, 277, 279,
 280, 285, 287, 323, 329, 351, 369,
 376, 379, 390, о. к.
 Бристольский залив — 39, 41, 114,
 182, 189, 243, 390, о. к.
 Бристольский угольный бассейн —
 187, 190
 Бритон-Ферри — 227
 Бромли — 152—153
 Бутл — 239, 241, 389
 Бэши — 152—153

В

- Велиндре — 222
 Вестминстер — 149, 150, 152—153, 163
 Вест-Энд — 153, 157, 163, 164
 Винчестер — а. д.
 Вируни (оз.) — 42
 Вируни (р.) — 42
 Внешнее кольцо, Внешний пояс (Большого Лондона) — 142, 147, 151, 152—153, 154, 155, 164, 270
 Восточная Англия, также Ист-Англия, Восточный район, Восток — 18, 20, 22, 26, 29, 31, 34, 35, 36, 48, 58, 61, 69, 77, 85, 86, 87, 88, 89, 92, 114, 121, 140, 142, 144, 145, 197, 208, 252, 258, 265, 268, 269, 270, 273, 315, 323, 326, 328, 329, 330, 332, 342, 344, 348, 354, 355, 357, 358, 362, 368, 370, 377, 378, о. к.
 Восточная Шотландия — 25, 26, 35, 48, 55, 194, 195, 288, 320, 321, 332, 357, 390
 Восточно-Английская равнина — 17, 18, 47, 368
 Восточный Йоркшир, Райдинг (гр-во) — 122, 143, 144, 145, 253, 258, 271, 278, 308, 312, 342, 348, а. д.
 Восточный Мидленд — 20, 86, 87, 89, 90, 115, 121, 184, 195, 196, 197, 208, 252, 258, 268, 309, 312, 318, 319, 323, 330, 332, 378, о. к.
 Восточный Суффолк (гр-во) — а. д.
 Восточный Суссекс (гр-во) — а. д.
 Вуд-Грин — 152—153
 Вулвергемптон — 186, 205, 236, 248, 267, 269, 271, 272, 277, 279, 318, о. к.
 Вулидж — 150, 152—153, 161, 212, 213
 Вустер — 205, а. д.
 Вустершир (гр-во) — 235, 236, 316, а. д.

Г

- Галашиллс — 205, о. к.
 Галифакс — 87, 89, 205, 248, 253, 295, 301, 315, 316, 323, о. к.
 Гарстон — 389
 Гастингс — о. к.
 Гаур (г.-ст.) — 203
 Гебридские острова — 11, 15, 24, 57, 58, 199, 391, а. д., о. к.
 Гебридское море — о. к.
 Гейтсхед — о. к.
 Герлах (г.-ст.) — 203
 Гернси (о-в) — 12

Гилдфорд — 270, 273

- Глазго — 19, 23, 33, 40, 42, 49, 61, 90, 114, 122, 137, 140, 141, 143, 148, 149, 191, 193, 205, 237, 238, 239, 240, 243, 248, 251, 253, 254, 281, 285, 286, 287, 291, 293, 293, 295, 301, 315, 317, 318, 320, 323, 329, 330, 351, 369, 371, 374, 379, 382, 390, 391, а. д., о. к.
 Гламорганшир (гр-во) — 224, а. д.
 Глен-Аффрик (г.-ст.) — 202, 203
 Гленгарнок — 227
 Гленли — 205
 Глендон — 372
 Глен-Мор — 15
 Глоссоп — 301, 311
 Глостер — 205, 277, 279, 280, 323, а. д., о. к.
 Глостерский канал — 378
 Глостершир (гр-во) — 189, 190, 347, 411, а. д.
 Горсейнон — 227
 Гортон — 266
 Грампианские горы, или Центральное нагорье — 15, 17, 40, 44, 48
 Гранд-Юнион канал — 378, 379
 Грейвсенд — 205
 Грейнджмут — 193, 194, 248, 252, 255, 390, о. к.
 Грейнджтаун — 205
 Грейт-Гримсби — 205, 233, 285, 287, 288, 326, 327, 379, о. к.
 Грейт-Ярмут — 205, 285, 287, 288, 326, 327, о. к.
 Гринвич — 30, 150, 152—153, 160
 Гриннок — 205, 286, 287, о. к.
 Гринфилд — 318
 Гул (Goole) — 287, 288, о. к.
 Гуль, или Халл (Hull) — 19, 33, 49, 143, 147, 184, 205, 239, 242, 248, 285, 287, 288, 326, 327, 329, 351, 369, 379, 390, о. к.
 Гэмпшир, также Саутгемптон (гр-во) — 18, 55, 58, а. д.
 Гэмпширская низменность — 17

Д

- Дагенем — 152—153, 164, 219, 227, 255, 265, 270, 273
 Дадли — 186, 236, о. к.
 Дамфрис — 205, а. д., о. к.
 Дамфрис (гр-во) — а. д.
 Данди — 148, 193, 195, 199, 205, 287, 288, 311, 320, 321, 322, о. к.
 Данкасби — о. к.
 Данстон — 205
 Данфермлин — 205, 321, о. к.
 Дарлингтон — 81, 205, 291, о. к.

Дартмур (ф. рел.) — 18
 Даруэн — 312
 Даун (гр-во) — а. д.
 Даунс Северный, Западный, Южный (ф. рел.) — 17
 Даунпатрик — а. д., о. к.
 Девон, Девоншир (гр-во) — 16, 20, 241, 354, а. д.
 Девон-Корнуэльские массивы — 16, 17, 20, 47, 57
 Девонпорт — 287, 288
 Денбишир (гр-во) — а. д.
 Дептфорд — 150, 152—153
 Дерби — 205, 248, 251, 267, 271, 279, 280, 291, 317, 318, а. д., о. к.
 Дерби, Дербишир (гр-во) — 90, 91, 184, 224, 225, 232, 234, 240, 248, 249, 251, 301, 319, 347, а. д.
 Деруэнт (р.) — 42, 379
 Джарроу — 286, 287
 Джебборо — а. д.
 Джерси (о-в) — 12
 Джура (о-в) — о. к.
 Ди (р.) — 41, 212, 317
 Дингл — 389
 Дингуолл — а. д.
 Доггер-Банка — 12, 326
 Долгелли — а. д.
 Долмарнок — 205
 Дон (р.) — 41, 379
 Донегол (ф. рел.) — 15, 17
 Донкастер — 291
 Дорнох — а. д.
 Дорсетшир (гр-во) — 86, 347
 Дорнох — а. д.
 Дорчестер — 205, а. д.
 Дувр — 19, 187, 191, 224, 291, 379, 390, о. к.
 Дуврский пролив — см. Па-де-Кале
 Дуглас — о. к.
 Думбартон — 278, 279, 287, а. д., о. к.
 Думбартон (гр-во) — а. д.
 Дургам, также Дарем — 137, 187, 188, а. д.
 Дургам, также Дарем (гр-во) — 25, 110, 114, 117, 140, 141, 188, 216, 229, 230, 246, 291, 354, 356, 359, 372, а. д.
 Дургам-Нортумберлендский угольный бассейн — 186, 187, 188, 228
 Дьюсбери — 301, 315
 Дюкс-Вуд — 193, 195

3

Западная Шотландия — 26, 35, 194, 332, 390
 Западный и Восточный Йоркшир, или Райдинг (экономич. р-н) —

121, 142, 143, 144, 145, 253, 258, 271, 309, 312, о. к.
 Западный Йоркшир, или Райдинг (гр-во) — 40, 85, 87, 88, 89, 91, 114, 148, 184, 224, 233, 234, 280, 291, 315, 316, 318, 320, 323, 326, 362, 378, а. д.
 Западный Мидленд — 89, 90, 91, 114, 116, 121, 148, 184, 186, 208, 222, 234, 235, 236, 250, 254, 257, 258, 268, 269, 270, 271, 272, 277, 278, 279, 280, 324, 329, 330, 332, 338
 Западный Суссекс (гр-во) — а. д.
 Западный Суффолк (гр-во) — а. д.

И

Ившем — 348
 Иден (р.) — 41, о. к.
 Или — 329
 Илинг — 152—153, 155, о. к.
 Илкестон — 234, 319, 320
 Илфорд — 152—153, 155
 Икринг — 193, 195
 Инвернесс — а. д., о. к.
 Инвернесс (гр-во) — 55, 203, 243, 391, а. д.
 Ипсвич — 205, 328, а. д., о. к.
 Ирит — 152—153, 160, 293, 293
 Ирландия — 10, 11, 12, 15, 52, 63, 66, 73, 83, 92, 115, 139, 140
 Ирландия Северная — см. Северная Ирландия
 Ирландское море — 12, 41, 188, 189, 211, а. д., о. к.
 Ислингтон — 150, 152—153, 163
 Ист-Англиен-Хейтс (ф. рел.) — 17, 20
 Ист-Англия — см. Восточная Англия
 Ист-Барнет-Валли — 152—153
 Истборн — 205
 Ист-Йелленд — 205
 Истли — 291
 Ист-Лотнан, или Хаддингтон (гр-во) — а. д.
 Ист-Хем — 152—153, 155, 160, 165, 389
 Ист-Хоридон — 273
 Ист-Энд — 153, 155, 163, 164, 165

Й

Йовил — 277, 279, о. к.
 Йоккер — 205
 Йорк — 205, 330, о. к.
 Йоркшир (гр-во) — 57, 85, 91, 117, 140, 142, 184, 186, 208, 228, 232,

233, 234, 252, 253, 258, 268, 279,
295, 312, 330, 332, 354, 359, 372,
377, 378, а. д.
Йоркшир Восточный — см. Восточ-
ный Йоркшир
Йоркшир Западный — см. Запад-
ный Йоркшир
Йоркшир Северный — см. Северный
Йоркшир
Йоркширская долина — 37
Йоркширская низменность, или Се-
веро-восточная низменность —
16, 17, 20, 47
Йоркширский, или Йоркширско-
Восточноидлендский угольный
бассейн — 184, 185, 186, 187,
188, 189

К

Камберленд (горная область), Кам-
берлендские горы — 17, 22, 31
Камберленд (гр-во) — 16, 20, 32,
69, 110, 182, 207, 212, 213, 224,
225, 227, 230, 231, 232, 288, 356,
а. д.
Камберлендский угольный бас-
сейн — 186, 187, 188, 189
Камберуэлл — 150, 152—153
Камбори — 238, 239, 241, о. к.
Канонби — 189
Кантли — 328, 329
Кантон — 193
Капенхурст — 212, 212, 213
Карвилл — 205
Каргофлит — 227
Кардиганский залив — 41, о. к.
Кардиганшир (гр-во) — 411, а. д.
Кардифф — 19, 33, 49, 122, 143, 187,
190, 192, 194, 205, 227, 230, 287,
289, 327, 351, 368, 369, 370, 374,
379, 390, а. д., о. к.
Карлайл — 189, 205, 330, а. д., о. к.
Кармартен — а. д.
Кармартеншир (гр-во) — а. д.
Карнарвон — а. д.
Карнарвоншир (гр-во) — 225,
а. д.
Каррингтон — 389
Каррон — 227
Карсфад — 205
Каршолтон — 152—153
Каули — 264, 270
Каус — 277, 279, 287, 288, 379,
390, о. к.
Кейтнесс (гр-во) — а. д.
Кейторп — 224
Келем — 328, 329
Келем-Хилс — 193, 195
Кембридж — 137, 213, а. д.
Кембриджшир (гр-во) — 348, а. д.

Кембрийские, или Уэльские, горы—
17, 28, 34, 39, 47, 57, 370
Кеннет (р.) — 42
Кеннет-Эйвон канал — 376, 379
Кендал — 205, а. д.
Кенсингтон — 150, 152—153
Кент (гр-во) — 45, 52, 55, 58, 69,
150, 151, 152—153, 190, 194, 224,
277, 288, 342, 347, а. д.
Кентербери — 205
Кентский угольный бассейн — 187,
189, 190, 191, 224
Кёркодди — 205, 248, 301, 320, 321
Кёркубри — а. д.
Кёркубри (гр-во) — а. д.
Кёркуолл — а. д.
Кестевен (гр-во) — а. д.
Кеттеринг — 227, 234, 323
Киддерминстер — 316, 328
Килкил — 327
Килмарнок — 205, 291, 301, 315,
320, о. к.
Кингсвуд — 190
Кингс-Линн — 205, 323, 328, 329,
о. к.
Кингснорт — 193, 195
Кингстон (-он-Темз) — 152—153,
277, а. д.
Кинкардин (гр-во) — 55, а. д.
Киллохливен — 201, 205, 239, 243,
251
Кинросс — а. д.
Кинросс (гр-во) — а. д.
Кинтайр (г.-ст.) — 203
Китли — 301, 315, 320
Клайд (р.) — 40, 41, 91, 149, 231,
258, 285, 286, 287, 289, 377, 378,
379, 382, о. к.
Клайд (зал.) — см. Фёрт-оф-Клайд
Клайдбанк — о. к.
Клайдсайд — 122, 149, 286, 287, 359
Клакманнан (гр-во) — а. д.
Клаксби — 224
Клей-Кросс — 227
Кливленд (ф. рел.), Кливлендские
холмы — 47, 57, 223, 225, 226,
227, 228
Ковентри — 147, 186, 205, 239,
243, 259, 265, 266, 267, 269, 270,
271, 272, 277, 279, 280, 293, 294,
295, 301, 317, 318, 351, о. к.
Колбрукдейл — 186
Колдер (р.) — 87, 312, 378
Колдер-Холл — 210, 211, 212, 213
Колдхарбор — 160
Колн — 312
Колчестер — 85, 273
Конглатон — 316
Коннас-Ки — 205
Консетт — 222, 227, 229

Корби — 19, 205, 227, 234, о. к.
 Коритон — 193, 194
 Корнуэлл (гр-во) — 20, 34, 35, 69, 230, 238, 240, 241, 242, 324, 326, 347, 356, 358, 359, 360, а. д.
 Корнуэлл (полуостров) — 11, 16, 18, 24, 35, 69, 326, 347, 356, 358, 359, 360
 Корнуэлл-Девонские массивы — см. Девон-Корнуэллские массивы
 Котбридж — 227
 Котсуолд (ф. рел.) — 17, 20, 86
 Коулсдон-Пэрли — 152—153
 Крейфорд — 152—153
 Криквуд — 164, 275
 Кройдон — 152—153, 154, 205, 270, 391, о. к.
 Кру — 291, о. к.
 Кум-Дили (г.-ст.) — 201, 205
 Кумбран — 266
 Купар — а. д.

Л

Лавенем — 85¹
 Лайм (зал.) — о. к.
 Ла-Манш, или Английский канал (пролив) — 11, 12, 26, 33, 41, 158, 277, 373, 376, 388, 390, о. к., а. д.
 Ламбоурн — 362
 Ламбетт — 150, 152—153, 164
 Ламборн-Даунс (ф. рел.) — 20
 Ланарк, Ланаркшир (гр-во) — 187, 191, а. д.
 Ланкастер — 193, 205, 301, о. к.
 Ланкашир (гр-во) — 31, 35, 38, 40, 58, 87, 88, 89, 90, 91, 110, 114, 116, 117, 140, 141, 186, 194, 195, 207, 211, 212, 224, 227, 228, 231, 238, 243, 249, 250, 255, 257, 258, 259, 266, 268, 271, 280, 288, 291, 292, 293, 295, 297, 307, 308, 309, 310, 311, 316, 318, 322, 323, 324, 326, 347, 354, 356, 362, 370, 377, 389, а. д.
 Ланкашир Юго-восточный, или Большой Манчестер — см. Юго-восточный Ланкашир.
 Ланкаширская низменность, Ланкастрия — 16, 17, 20, 39, 47
 Ланкаширский угольный бассейн — 184, 185, 186, 187
 Ларн — 192, о. к.
 Лафборо — 292, 293, 319
 Лейленд — 266, 267, 271
 Лейтон — 152—153, 155
 Лекенби — 222
 Лёрган — 301, 321
 Леруик — 327, а. д.

Лестер — 89, 147, 205, 295, 301, 318, 319, 323, о. к.
 Лестершир (гр-во) — 86, 92, 184, 224, 225, 234, 316, 319, 347, 358, а. д.
 Ли (р.) — 40, 42, 378
 Ливерпуль — 12, 13, 19, 33, 39, 42, 43, 49, 81, 88, 89, 114, 117, 137, 143, 145, 147, 148, 184, 193, 207, 237, 238, 239, 239, 240, 241, 243, 248, 250, 254, 255, 260, 281, 285, 287, 288, 289, 291, 293, 293, 309, 317, 318, 323, 329, 330, 351, 369, 373, 379, 389, 390, 391, а. д., о. к.
 Ливерпуль Большой — см. Мерсейсайд
 Ливерпульский залив — 39
 Лидни — 205
 Лидс — 19, 32, 33, 49, 61, 87, 89, 117, 122, 137, 143, 147, 148, 205, 227, 234, 238, 239, 301, 315, 320, 323, 351, 369, 370, 371, 378, а. д., о. к.
 Лидс — Ливерпуль канал — 377, 379
 Лизард (м.) — о. к.
 Лик — 301, 316
 Линдси (гр-во) — а. д.
 Линкольн — 205, а. д.
 Линкольншир (гр-во) — 86, 181, 216, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 232, 233, 342, 348, а. д.
 Линкольнширские марши, фёны — 37
 Линлитгоу — а. д.
 Линлитгоу, или Уэст-Лотниан (гр-во) — а. д.
 Лит — 287, 288, 326, 327, 379, 390, о. к.
 Литерленд — 239, 241
 Лландарси — 193, 194, 248
 Лланелли — 205, 227, 230, 265
 Лландриндод-Уэлс — а. д.
 Лланхарри — 224
 Ллухур — 205
 Лонгбридж — 265
 Лонг-Итон — 320
 Лондон — 12, 19, 23, 30, 31, 32, 33, 38, 39, 40, 42, 49, 71, 72, 85, 86, 87, 88, 92, 115, 117, 137, 139, 140, 142, 143, 144, 145, 147, 148, 149, 150, 152—153, 154, 155, 156, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 187, 188, 193, 194, 195, 196, 200, 205, 207, 208, 213, 227, 237, 239, 239, 240, 242, 248, 250, 253, 254, 255, 257, 258, 259, 260, 265, 266, 270, 271, 275, 278, 280, 285, 287, 289, 292, 293, 293, 294, 295, 301, 322, 323, 324, 327, 329, 330, 342, 347, 348, 351, 362, 366, 367, 368, 369,

370, 371, 372, 373, 374, 376, 377,
378, 379, 389, 390, 391, а. д., о. к.
Лондон Большой — 115, 121, 141,
142, 148, 149, 151, 152—153,
154, 155, 156, 163, 164, 165, 196,
213, 253, 254, 255, 265, 267, 268,
269, 270, 272, 273, 277, 278, 279,
280, 329, 366, 389
Лондондерри — 148, 199, 323, 351,
а. д., о. к.
Лондондерри (гр-во) — а. д.
Лондонская низменность, Лондон-
ский бассейн — 17, 18, 38, 47,
58, 149, 150
Лондонская река (нижняя Темза) —
39
Лондонское графство — 150, 151,
152—153, 154, 155, 164, а. д.
Лоустофт — 287, 326, 327, о. к.
Лохгилпхед — а. д.
Лохалш (г.-ст.) — 203
Лох-Лей — 205
Лох-Ломонд (оз.) — 44, о. к.
Лох-Лохи (оз.) — о. к.
Лох-Ней (оз.) — 44, 192, а. д., о. к.
Лох-Несс (оз.) — 44, 201, о. к.
Лох-Слой (г.-ст.) — 203, 205
Лох-Эри (оз.) — 44, о. к.
Лох-Эри Верхний (оз.) — 44
Лоу-Мур — 227
Лутон — 205, 239, 243, 265, 267,
270, 273, 276, 279, 323, о. к.
Льюис (о-в) — о. к.
Льюис — а. д.
Льюисхем — 150, 152—153
Лэндс-Энд (м.) — о. к.

М

Маклсфилд — 316, 318, 320
Малверн Линк — 271
Малин (м.) — о. к.
Малл (о-в) — о. к.
Мансфилд — 319
Мантурог — 205
Манчестер — 19, 23, 32, 33, 33, 42,
43, 49, 61, 81, 89, 117, 137, 143,
145, 147, 148, 185, 186, 187, 193,
195, 227, 237, 238, 239, 240, 243,
248, 253, 255, 259, 265, 275, 277,
279, 291, 292, 293, 293, 294, 295,
297, 301, 309, 310, 311, 317, 320,
330, 351, 369, 371, 372, 373, 379,
389, 391, а. д., о. к.
Манчестер Большой — см. Юго-вос-
точный Ланкашир.
Манчестерский судоходный (мор-
ской) канал — 192, 194, 195, 231,
377, 378, 379, 389
Маргем — 222, 227, 230

Маргет — о. к.
Марлборо-Даунс (ф. рел.) — 20
Марч — а. д.
Матлок — 240
Медуэй (р.) — 41, 379
Мейдстон — 205, 270, а. д.
Мелтон-Моубрей — 223, 227, 234
Мендипские холмы — 86, 190
Мерионетшир (гр-во) — 225, а. д.
Мерсей (р.) — 39, 41, 212, 250, 285,
288, 317, 324, 377, 389
Мерсейсайд, или Большой Ливер-
пуль — 121, 148, 207, 208, 389
Мерсия — 69
Мертон-Морден — 152—153
Мидленд, Средняя Англия — 16, 18,
20, 25, 26, 35, 40, 47, 51, 56, 92,
117, 139, 140, 141, 142, 144, 145,
181, 182, 184, 186, 187, 206, 208,
225, 250, 278, 280, 292, 295, 347,
354, 358, 359, 360, 368, 372, 373
Мидленд Восточный — см. Восточ-
ный Мидленд
Мидленд Западный — см. Западный
Мидленд
Мидлендский известняковый пояс —
20
Мидлотин, или Эдинбург (гр-во) —
187, 191, а. д.
Мидлсбро — 19, 122, 148, 227, 229,
250, 254; 286, 287, 318, 351, 379,
390, о. к.
Мидлсекс (гр-во) — 150, 151, 152—
153, 164, а. д.
Мидлуич — 250
Милл-Клоз — 239, 240
Милфорд-Хейвен — 326, 327, о. к.
Минч Малый (прол.) — о. к.
Минч Северный (прол.) — о. к.
Митчем — 152—153
Молд — а. д.
Молден-Куб — 152—153
Монмутшир (гр-во) — а. д.
Монтгомери, Монтгомеришир (гр-во)
— а. д.
Мори-Фёрт (зал.) — 55, 354, о. к.
Морристон — 227
Морн (ф. рел.) — 15, 17
Мосли — 311, 316
Мостин — 227
Мотеруэлл — 227, о. к.
Мэн (о-в) — 12, 138, а. д., о. к.
Мэрилебон — 150, 152—153, 163

Н

Нельсон — 205, 312
Нин (р.) — 41, 378, 379, о. к.
Норидж — 33, 49, 143, 205, 273, 317,
323, 351, а. д., о. к.

Нормандские острова, Острова Пролива (Чаннел Айлендс) — 12, 138, 357, 390, 392, а. д.

Норталлертон — а. д.

Нортгемптон — 19, 89, 205, 233, 323, а. д., о. к.

Нортгемптоншир (гр-во) — 92, 195, 217, 223, 225, 226, 232, 233, 234, 236, 347, 358, а. д.

Норт-Тис — 205

Нортунч — 250, 254

Нортумберленд (гр-во) — 25, 69, 110, 114, 117, 140, 141, 216, 347, 359, 372, а. д.

Нартунбрия — 69

Нортфлит — 205, 239, 240, 242, 293, 293

Норт-Шилдс — 326, 327

Норфолк (гр-во) — 18, 58, 85, 86, 348, а. д.

Ноттингем — 89, 143, 147, 200, 205, 255, 317, 318, 319, 320, 351, а. д., о. к.

Ноттингемшир (гр-во) — 90, 92, 184, 258, 319, 320, 347, а. д.

Ньюкасл (-он-Тайн) — 19, 23, 33, 49, 61, 117, 122, 143, 147, 148, 187, 188, 239, 240, 248, 281, 285, 286, 351, 369, 372, 373, 374, 379, 390, а. д., о. к.

Ньюмаркет — 362

Ньюпорт (Монмутшир) — 205, 239, 243, 293, 293, 379, а. д., о. к.

Ньюпорт (на Уайте) — а. д.

Ньюри — о. к.

Ньютон-Патрик — о. к.

Нэрн (гр-во) — 55, а. д.

О

Озерный округ — 16, 32, 43, 44, 238, 348

Окем — а. д.

Оксфорд — 46, 117, 137, 205, 213, 264, 267, 269, 270, 271, 273, а. д., о. к.

Оксфордская долина — 17, 20

Оксфордшир (гр-во) — 223, 224, 225, а. д.

Олдем — 297, 301, 311, о. к.

Олдермарстон — 212, 213

Олкот — 328

Олстер (Alchester) — 267, 271

Ольстер (Ulster) — см. Северная Ирландия

Ольстерская низменность — 15, 17

Ома — а. д.

Оркнейские острова — 11, 58, 199, 327, 391, а. д.

Орки (гр-во) — а. д.
Орингтон — 152—153

П

Па-де-Кале (прол.), Дуврский пролив — 12, 14, 190, 363

Паддингтон — 150, 152—153

Памферстон — 193, 195

Пантер — 227

Паррет (р.) — 379

Партингтон — 389

Пейсли — 205, 255, 301, 315, а. д., о. к.

Пембрук, Пембрукшир (гр-во) — а. д.

Пензанс — о. к.

Пендж — 152—153

Пендл-Хилл — 312

Пеннины, Пеннинские горы, Пеннинская возвышенность — 16, 17, 20, 22, 28, 34, 39, 43, 47, 57, 58, 87, 182, 184, 186, 187, 308, 309, 310, 311, 348, 361, 376, 377

Перт — а. д., о. к.

Перт, Пертшир (гр-во) — 203, а. д.

Пиблс — а. д.

Пиблс (гр-во) — 412, а. д.

Питерборо — 205, 328, 329, а. д., о. к.

Питерборо (гр-во) — а. д.

Пламстид — 164

Плимут — 19, 33, 49, 143, 205, 288, 327, 351, 369, 371, 390

Понтиместер — 227

Понтипул — 227

Понтардоу — 227

Поплар — 150, 152—153, 160, 163, 165

Портадаун — 321, о. к.

Порт-Глазго — 286, 287

Портленд — 287, о. к.

Портисхед — 205

Портраш — 192

Порт-Санлайт — 255

Портсмут — 19, 33, 49, 143, 193, 279, 287, 288, 351, 373, 379, о. к.

Порт-Толбот — 222, 227, 230, 238, 239, о. к.

Поттерс-Бар — 152—153

Прескот — 238, 239, 243, 293, 293

Престон — 205, 212, 212, 213, 266, 267, 271, 292, 293, 297, 301, 312, 318, 390, а. д.

Престунк — 391

Р

Рагби — 292, 293

Родлетт — 277

Раднор, Радноршир (гр-во) — а. д.

Райслип-Нортвуд — 152—153
 Рамсботтом — 312
 Ранкори — 250
 Раннох-Лодж — (г.-ст.) 205
 Рат (м.) — о. к.
 Ратленд, Ратлендшир (гр-во) — 223, 233, а. д.
 Рединг — 137, 205, 213, 277, 279, 330, а. д., о. к.
 Редкар — 222, 227, 229
 Редрут — 238, 239, 241, 242, о. к.
 Рексем — 318, о. к.
 Ренишоу — 227
 Ренфру — 255, 391
 Ренфру (гр-во) — а. д.
 Риббл (р.) — 41, 312
 Рисли — 212, 213
 Ричмонд — 152—153
 Рогерстон — 239, 243
 Род — 372
 Роксбро (гр-во) — а. д.
 Ронта — о. к.
 Россендейл (ф. рел) — 87, 312
 Росс-энд-Кромарти (гр-во) — 203
 Ротемстед — 45
 Ротенстола — 312
 Ротерем — 205, 227, 234, о. к.
 Ротсер — а. д.
 Роч (р.) — 311
 Рочдейл — 87, 297, 301, 311, 316
 Рочестер — 273, 277, 279
 Рутин — а. д.

С

Садбери — 85
 Сайренсестер — 38
 Санбери — 152—153
 Сандбач — 250
 Сандерленд — 205, 286, 287, 379, о. к.
 Сандикар — 320
 Сарбитон — 152—153
 Сатерленд (гр-во) — а. д.
 Саттон-ин-Ашфилд — 319
 Саутгемптон — 121, 193, 194, 205, 273, 279, 287, 288, 289, 291, 373, 379, 389, 390, о. к.
 Саутгемптон (гр-во) — см. Гэмпшир
 Саутгет — 152—153
 Саутенд (-он-Си) — о. к.
 Саутолл — 152—153, 155, 164, 266, 270
 Саутпорт — 31, 58, 205, 390
 Саутуорк — 150, 152—153, 164
 Саут-Шилдс — 286, 287, о. к.
 Святого Георга пролив — 12, а. д., о. к.
 Северн (р.) — 37, 39, 40, 41, 42, 47, 117, 189, 204, 285, 377, 378, 379, а. д., о. к.

Северная Англия, Северный район, Север — 16, 56, 61, 122, 142, 143, 144, 145, 181, 182, 184, 186, 187, 188, 238, 258, 279, 338, о. к.
 Северная Ирландия, Северо-Ирландский район, или Ольстер — 9, 10, 11, 12, 15, 20, 26, 35, 44, 47, 48, 51, 57, 58, 120, 122, 124, 138, 139, 142, 144, 146, 148, 184, 191, 199, 200, 243, 278, 287, 316, 320, 321, 322, 323, 326, 330, 335, 336, 338, 340, 345, 347, 348, 354, 358, 359, 360, 361, 362, 367, 368, 371, 390, о. к.
 Северная Шотландия, Северо-Шотландский район — 26, 29, 31, 34, 35, 36, 44, 57, 58, 92, 115, 120, 122, 139, 140, 199, 200, 202, 203, 207, 208, 326, 332, 348, 361, 368, 370, о. к.
 Северное море — 12, 13, 41, 158, 188, 326, а. д., о. к.
 Северный Йоркшир, или Райдинг (гр-во) — 182, 223, 225, а. д.
 Северный Мидленд — 142, 144
 Северный пролив — 12, о. к.
 Северный Уэльс — 16, 26, 35, 90, 92, 115, 139, 140, 182, 184, 187, 196, 201, 203, 207, 208, 222, 225, 227, 238, 370, 390
 Северо-Атлантическое течение — 13, 22
 Северо-восточная Англия, Северо-восток, Северо-восточное побережье — 26, 35, 48, 90, 110, 114, 116, 141, 165, 208, 222, 226, 227, 228, 229, 231, 250, 252, 286, 287, 289, 291, 358, 390
 Северо-восточная Шотландия — 17, 47
 Северо-восточный Уэльс — 88, 122, 231, 240, 317, о. к.
 Северо-западная Англия, Северо-западный район, Северо-запад — 26, 32, 44, 77, 90, 114, 121, 142, 143, 144, 197, 208, 211, 254, 258, 259, 277, 280, 308, 316, 324, 330, 332, 388, 389, о. к.
 Северо-западное нагорье, Северо-западные горы — 15, 17, 44, 48
 Северо-западный Уэльс — 122, 359, о. к.
 Северо-Стаффордширский угольный бассейн — 184, 185, 187
 Северо-Уэльский угольный бассейн — 184, 185, 187
 Северо-Шотландское нагорье, Северо-Шотландские горы — 15, 16, 17, 26, 28, 34, 44, 47, 52, 56, 57, 58, 202

Селлафилд — 213
 Селкерк — а. д.
 Селкерк (гр-во) — а. д.
 Сент-Джаст — 238
 Сент-Остелл — 238
 Сент-Панкрас — 150, 152—153, 163
 Сент-Хеленс — 205, 238, 239, 243, 324, о. к.
 Сент-Эндрюс — 137
 Силли (о-ва) — 11, 24, 34
 Синд — 224
 Сити — 149, 150, 151, 152, 152—153, 155, 157, 160, 162, 163
 Скаторп — 222, 223, 227, 232, 233, о. к.
 Скарборо — 205, 327
 Скнингров — 227, 229
 Слифорд — а. д.
 Сметик — 205
 Солвик — 212
 Солсбери — 205
 Солуэй, Солуэй-Фёрт (зал.) — 41, о. к.
 Солфорд — 389, о. к.
 Сомерсетская низменность — 347
 Сомерсетшир (гр-во) — 190, 347, 360, 411, а. д.
 Спей (р.) — 41
 Сперн (м.) — о. к.
 Сперрин (ф. рел.) — 15, 17
 Спик — 391
 Сполдинг — 328, 328
 Спондон — 318
 Спрингфилд — 212, 212, 213
 Средне-Английская равнина, или Мидлендская равнина — 16, 17, 18, 47, 69, 344
 Средне-Шотландская низменность, или Шотландский Мидленд — 15, 17, 47, 231
 Средне-шотландский угольный бассейн — 187, 191, 224
 Средний Уэльс — см. Центральный Уэльс
 Средняя Англия — см. Мидленд
 Средняя Шотландия, Средне-Шотландский район — 27, 50, 91, 110, 114, 116, 120, 122, 165, 181, 182, 184, 187, 191, 203, 206, 227, 228, 230, 252, 257, 278, 288, 291, 312, 315, 320, 329, 347, 359, 368, 370, о. к.
 Стантон — 227
 Старт (м.) — о. к.
 Стаффорд — 292, 293, а. д.
 Стаффордшир (гр-во) — 91, 92, 148, 184, 224, 233, 234, 235, 236, 238, 316, 324, 347, а. д.
 Стер-Лейн — 164
 Стейлибридж — 311

Стейнс — 152—153, 270
 Степни — 150, 152—153, 163, 164
 Стерлинг — а. д.
 Стерлинг (гр-во) — а. д.
 Стивенстон — 372
 Сток-Ньюингтон — 150, 152—153
 Сток-он-Трент — 61, 147, 148, 205, 227, 324, о. к.
 Стокпорт — 205, 277, 279, 301, 311, о. к.
 Стоктон-он-Тис — 18, 229, 286, 287
 Стонхейвен — а. д.
 Стор (р.) — 379
 Сторноуэй — 327, о. к.
 Страуд (ф. рел.) — 86
 Страуд — 316
 Стромнес — 327
 Стур (р.) — 41
 Стурпорт — 205
 Стэнлоу — 193, 194
 Суиндон — 291, о. к.
 Суонси — 19, 122, 193, 222, 227, 230, 238, 239, 240, 327, 369, 370, 379, 390, о. к.
 Суррей (гр-во) — 45, 52, 55, 150, 151, 152—153, 277, 347, а. д.
 Суссекс (гр-во) — 45, 52, 55, 69, 224, 347, а. д. См. также Восточный Суссекс и Западный Суссекс.
 Суффолк (гр-во) — 18, 58, 85, 329, 348, а. д. См. также Восточный Суффолк и Западный Суффолк
 Суэйл (р.) — 41, 379, о. к.

Т

Тависток — 238
 Тайви (р.) — 41
 Тайн (р.) — 41, 122, 250, 258, 285, 286, 287, 326, 377, 378, 379, о. к.
 Тайнмут — о. к.
 Тайнсайд — 148, 240
 Таммел (р.) — о. к.
 Таммел-Гарри (г.-ст.) — 203, 205
 Танбридж-Уэльс — 205
 Твид (р.) — 41, 379, о. к.
 Теддингтон — 42
 Теддингтонский шлюз — 39
 Тей (р.) — 41, о. к.
 Тейм (р.) — 20
 Теймар (р.) — 379, о. к.
 Темза (р.) — 20, 32, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 48, 149, 153, 158, 160, 161, 162, 194, 240, 265, 285, 286, 293, 376, 377, 378, 379, 388, 389, а. д., о. к.
 Темз-Диттон — 270
 Темз-Хейвен — 162
 Терлмир (оз.) — 43
 Тилбери — 161

Тирон (гр-во) — а. д.
 Тис (р.) — 41, 122, 148, 223, 229,
 246, 250, 251, 286, 287, 378, 379,
 о. к.
 Тонбридж — 30
 Тонглед — 205
 Тонтон — 205, 317, а. д.
 Тотнем — 152—153, 155
 Траубридж — а. д.
 Траффорд-Парк — 193, 195, 205,
 292, 389
 Трент (р.) — 39, 41, 324, 378, 379,
 а. д., о. к.
 Трент — Мерсей канал — 324, 379
 Три-Бриджес — 205
 Тростре — 222
 Труро — а. д.
 Туикнем — 152—153

У

Уай (р.) — 41, 42, 379, о. к.
 Уайт (о-в) — 11, 277, 288, 390, о. к.
 Уайтгейвен — 224
 Уайт-Хорс (ф. рел.) — 17, 20
 Уз (р.) — 39, 41, 379, о. к.
 Уз (Большой) (р.) — 20, 41, 378,
 379, о. к.
 Уивер (р.) — 377
 Уиган — 205, 301
 Уигтаун — а. д.
 Уигтауншир (гр-во) — а. д.
 Уиднес — 238, 239, 248, 250
 Уик — 326, 327, а. д., о. к.
 Уилд (ф. рел.) — 17, 18, 51, 58, 87,
 88, 89, 224, 285.
 Уилсден — 152—153, 155, 205, о. к.
 Уилтон — 248, 250, 254, 318
 Уилтширт (гр-во) — 18, 86, 224, 291,
 360, а. д.
 Уимблдон — 152—153, 205
 Уиндермир (оз.) — 44
 Уиндскейл — 205, 212, 212, 213
 Уинсфорд — 248, 250
 Уист — 389
 Уир (р.) — 41, 286, 287
 Уиррал (полуостров) — 212
 Уитби — 205, 327
 Уитем — 85, о. к.
 Уитем (р.) — 41, 379
 Уллапул (г.-ст.) — 203
 Уолдингфилд — 85
 Уолласи — 205, 389
 Уолсенд — 286, 287.
 Уолсолл — 186, 205, 236, 238, 239,
 о. к.
 Уолтем-Холи-Кросс — 152—153, 155
 Уолтемстоу — 152—153, 155
 Уондсуэрт — 150, 152—153
 Уонстед-Вудфорд — 152—153

Уорик — 205, а. д.
 Уорик, Уорикшир (гр-во) — 225,
 235, 236, 347, а. д.
 Уорикширский угольный бассейн —
 184, 186, 187
 Уоррингтон — 205, 227, 239, 243,
 248, 255, 301, о. к.
 Уорфе (р.) — 379, о. к.
 Уотфорд — 205, 270
 Уош (зал.) — 41, 48, 356, о. к.
 Уэднесбери — 227, 236
 Уэйбридж — 277, 279
 Уэйкфилд — 87, 205, 301, а. д.
 Уэльвин-Гарден-Сити — 255
 Уэлленд (р.) — 41, 379
 Уэллингборо — 227, 234, 323
 Уэлишпул — а. д.
 Уэльс — 10, 11, 15, 16, 20, 22, 31,
 34, 39, 42, 43, 51, 52, 55, 56, 57,
 58, 69, 70, 73, 83, 87, 110, 120,
 122, 124, 137, 138, 139, 141, 142,
 144, 145, 146, 181, 182, 201, 217,
 231, 258, 316, 332, 336, 338, 340,
 342, 344, 345, 347, 354, 356, 358,
 361, 362, 372, 376
 Уэльские горы — см. Кембрийские
 горы
 Уэльс Северный — см. Северный
 Уэльс
 Уэльс Северо-восточный — см. Се-
 веро-восточный Уэльс
 Уэльс Северо-западный — см. Се-
 веро-западный Уэльс
 Уэльс Средний, или Централь-
 ный — см. Центральный Уэльс
 Уэльс Юго-западный — см. Юго-
 западный Уэльс
 Уэльс Южный — см. Южный Уэльс
 Уэмбли — 152—153, 155
 Уэркингтон — 227, 232, о. к.
 Уэрстед — 85
 Уэссекс (гр-во) — 69, 411, а. д.
 Уэст-Бромвич — 267, 271
 Уэст-Лотиан, или Линлиттоу (гр-
 во) — а. д.
 Уэстморленд (гр-во) — 16, 207, 356,
 а. д.
 Уэст-Хартлпул — 227, 229, 239, 240,
 286, 287, о. к.
 Уэст-Хем — 152—153, 155, 165, о. к.

Ф

Файф, Файфшир (гр-во) — 187, 191,
 329, а. д.
 Файф-Несс (м.) — о. к.
 Фалмут — 34, 379
 Фарленд Северный (м.) — о. к.
 Фелтем — 152—153, 277
 Фенленд, Фены (ф. рел.) — 17, 25

Фермана (гр-во) — а. д.
 Фернес (полуостров) — 222, 224, 225, 232, 288
 Фёрт-оф-Клайд (зал.) — 40, 41, 44, 191, 199, о. к.
 Фёрт-оф-Тей (зал.) — 41, 199
 Фёрт-оф-Форт (зал.) — 40, 41, 191, 243, о. к.
 Финсбери — 150, 152—153, 163, 164
 Финчли — 152—153
 Фламборо (м.) — о. к.
 Флинт — 317, 318
 Флинтшир (гр-во) — 240, 318, а. д.
 Флитвуд — 248, 250, 326, 327
 Фойерс — 201, 239, 243, 251
 Фоли — 193, 194, 205, 248
 Фолкстон — 190, 205, 390
 Форест-оф-Дин — 87, 89, 90, 187, 189, 190, 224
 Форест-оф-Уайр — 186
 Форест-оф-Россендейл — 310, 311
 Формби — 193, 195
 Форт (р.) — 40, 41, 379
 Форт-Вильям — 205, 239, 243, 248, 251, 326, 327, о. к.
 Форт-Холстид — 213
 Форфар — а. д.
 Форфар, или Ангус (гр-во) — а. д.
 Фрайерн-Барнет — 152 — 153
 Фрейзерборо — 326, 327, о. к.
 Фродингем-Эпльби — 222, 223, 225, 227, 232, 233
 Фулем — 150, 152—153

Х

Хаверфордзест — а. д.
 Хаддерсфилд — 89, 248, 253, 301, 315, 323, о. к.
 Хаддингтон — а. д.
 Хаддингтон, или Ист-Лотиан (гр-во) — а. д.
 Хадли — 85
 Хакни — 150, 152—153, 163
 Халкин — 240
 Халл — см. Гуль
 Хамбер (р.) — 39, 41, 48, 114, 117, 278, 288, 326, 377, 378, 390
 Хаммерсмит — 150, 152—153
 Хангерфорд — 277, 279
 Хантингдон — 372, а. д.
 Хантингдоншир (гр-во) — 348, а. д.
 Харидж — 379, о. к.
 Хардстофт — 193, 195
 Харрогет — 205
 Харроу — 152—153, 154, о. к.
 Харруэлл — 212, 213, о. к.
 Хартлпул — 327, а. д.
 Хартон — 205

Хартфордшир (гр-во) — 151, 152—153, 348, а. д.
 Хатфилд — 152—153, 277
 Хаунслоу — 277
 Хебборн-он-Тайн — 238, 239, 292, 293
 Хейл — 205
 Хейс — 152—153, 164, 277
 Хейшем — 193, 194
 Хендон — 152—153
 Херефорд — а. д.
 Херефордшир (гр-во) — а. д.
 Хестон-Айлворс — 152—153, 277
 Хинкли — 319
 Хитроу — 390
 Холборн — 150, 152—153, 164
 Холихед — 379, 391, о. к.
 Холленд (гр-во) — а. д.
 Хорнси — 152—153
 Хос-Уотер (оз.) — 43
 Хэмпстед — 150, 152—153

Ц

Центральная Англия — см. Мидленд
 Центральная Шотландия — см. Средняя Шотландия
 Центральное Нагорье — см. Грампианские горы
 Центрально-южная Англия, Центрально-южный район — 121, 258, 268, 332, о. к.
 Центральный Уэльс, Средний Уэльс, Горные районы Уэльса — 16, 92, 115, 122, 370, о. к.

Ч

Чатам — 287, 288, о. к.
 Челмсфорд — а. д.
 Челси — 150, 152—153
 Чесент — 152—153
 Черная страна — 91, 116, 186, 236
 Честер — а. д., о. к.
 Честерфилд — 227, 234
 Чешир (гр-во) — 89, 90, 91, 207, 211, 212, 248, 249, 250, 254, 271, 291, 307, 309, 310, 316, 330, 347, 356, 360, 361, 378, 389, а. д.
 Чеширская низменность — 17, 347
 Чилтерн (ф. рел.) — 17
 Чингфорд — 152—153
 Чивiot, Чивiotские горы — 16
 Чигуэлл — 152—153
 Числхерст-Сидкап — 152—153
 Чичестер — а. д.
 Чорли — 301

Ш

- Шаттон — 222, 227, о. к.
 Шеллхейвен — 193, 194
 Шетландские острова — 11, 24, 25, 27, 58, 199, 327, 391, а. д.
 Шетленд (гр-во) — а. д.
 Шеффилд — 19, 33, 42, 49, 88, 91, 117, 122, 137, 143, 147, 171, 185, 187, 216, 222, 227, 229, 231, 234, 235, 272, 291, 295, 351, а. д., о. к.
 Ширдли (ф. рел.) — 324
 Ширнесс — 287
 Шордич — 150, 152—153, 163, 164
 Шотландия — 10, 11, 15, 16, 20, 22, 32, 34, 35, 36, 39, 40, 43, 44, 47, 48, 51, 52, 55, 56, 57, 58, 59, 69, 70, 73, 83, 87, 90, 116, 120, 122, 124, 137, 138, 139, 140, 142, 144, 145, 146, 148, 149, 171, 182, 191, 199, 201, 203, 217, 229, 231, 238, 243, 251, 253, 254, 258, 286, 309, 312, 315, 321, 322, 326, 329, 330, 334, 335, 336, 337, 338, 340, 344, 345, 348, 354, 356, 358, 359, 360, 372, 376, 390, 391
 Шотландия Восточная — см. Восточная Шотландия
 Шотландия Западная — см. Западная Шотландия
 Шотландия Северная — см. Северная Шотландия
 Шотландия Северо-восточная — см. Северо-восточная Шотландия
 Шотландия Средняя — см. Средняя Шотландия
 Шотландия Южная — см. Южная Шотландия
 Шотландское нагорье — см. Северо-Шотландское нагорье
 Шропшир (гр-во) — 235, 236, а. д.
 Шропширский угольный бассейн — 184, 185, 187, 224
 Шрусбери — а. д., о. к.

Э

- Эббу-Вейл — 222, 227, 230, о. к.
 Эгремонт — 224
 Эдж (ф. рел.) — 20
 Эдинбург — 19, 137, 143, 148, 187, 191, 194, 195, 205, 248, 330, 351, 369, 371, 374, 391, а. д., о. к.
 Эдинбург, или Мидлотиан (гр-во) — 348, а. д.
 Эдмонтон — 152—153, 155
 Эйвон (р.) — 42

- Эйвон (р.) — 378, 379, о. к.
 Эйвонмут — 239, 240
 Эйлсбери (ф. рел.) — 20
 Эйлсбери — а. д.
 Эйнсдейл — 193, 195
 Эйр (р.) — 378
 Эклс — 389
 Экс (р.) — 41, о. к.
 Эксетер — 205, 277, 279, 374, а. д.
 Эксмур (ф. рел.) — 18
 Элгин — о. к.
 Элгин, или Маришир (гр-во) — 55, а. д.
 Элсмир-Порт — 193, 195, 389
 Эннискиллен — а. д., о. к.
 Энфилд — 152—153
 Эпсом-Юэлл — 152—153
 Эр — а. д., о. к.
 Эр (р.) — 41, 87
 Эр — см. Эршир
 Эрлам — 227, 389
 Эрлстаун (г.-ст.) — 205
 Эршир, Эр (гр-во) — 187, 191, 253, а. д.
 Эссекс (гр-во) — 69, 85, 151, 152—153, 347, 348, а. д.
 Эшер — 152—153

Ю

- Юго-восточная Англия, Юго-восточный район, Юго-восток — 26, 31, 34, 35, 38, 39, 50, 55, 56, 58, 77, 86, 87, 90, 114, 115, 116, 121, 139, 142, 144, 145, 164, 188, 194, 197, 208, 213, 233, 252, 257, 258, 259, 268, 271, 273, 278, 329, 330, 357, 362, о. к.
 Юго-восточный Ланкашир, или Большой Манчестер — 121, 148
 Юго-западная Англия, Юго-западный район, Юго-запад — 26, 31, 77, 85, 86, 87, 88, 89, 114, 121, 142, 144, 197, 208, 258, 259, 277, 280, 315, 316, 324, 330, 332, о. к.
 Юго-западный Уэльс — 122, 326, 359, 360, 361, о. к.
 Южная Англия, Юг — 18, 20, 25, 27, 35, 50, 55, 56, 58, 61, 88, 92, 114, 115, 116, 140, 141, 142, 144, 145, 184, 187, 188, 189, 206, 208, 213, 259, 269, 277, 278, 279, 342, 354, 358, 359, 360, 368, 373
 Южная Шотландия, Южно-Шотландский район — 16, 92, 115, 120, 122, 182, 207, 332, 348, о. к.
 Южно-Стаффордширский угольный бассейн — 184, 186, 187

Южно-Уэльский угольный бассейн — 187, 189, 190, 318.

Южно-Шотландская возвышенность — 15, 16, 17, 34, 40, 47, 203, 361

Южный Уэльс, Южно-Уэльский район — 16, 26, 35, 51, 58, 61, 87, 88, 89, 90, 91, 110, 114, 116, 120, 122, 140, 141, 165, 182, 184, 187, 189, 191, 194, 196, 208, 218,

222, 224, 225, 227, 228, 229, 230, 233, 237, 238, 243, 253, 265, 266, 293, 318, 359, 370, о. к.
Юсли — 152—153

Я

Яр (р.) — 379

Ярмут — см. Грейт-Ярмут

ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Стр.</i>
Предисловие	5
Глава первая. Территория и природа Великобритании	9
Глава вторая. Экономическое развитие Великобритании до первой мировой войны и изменения в географии хозяйства	60
Глава третья. Общая характеристика хозяйства Великобритании на современном этапе развития	100
Глава четвертая. Экономическое районирование Великобритании	114
Глава пятая. Население	124
Глава шестая. Промышленность	166
Энергетика	170
Черная металлургия	213
Цветная металлургия	236
Химическая промышленность	243
Машиностроение	255
Текстильная промышленность	297
Прочие отрасли легкой промышленности	322
Отрасли пищевой индустрии	324
Глава седьмая. Сельское хозяйство	331
Глава восьмая. Транспорт	363
Глава девятая. Внешние хозяйственные связи	393
Библиография основной использованной литературы	411
Указатель географических названий по Великобритании	422

Александр Семенович Добров
ВЕЛИКОБРИТАНИЯ

Редактор В. И. Трубицын
Переплет художника Б. Н. Гладкова
Художеств. редактор В. Г. Петухов
Технический редактор С. М. Кошелева
Редактор карт Г. Н. Мальчевский
Корректор А. Б. Стрельник

Т-08755. Сдано в производство 29/VI-55 г. Подписано в печать 15/XI-55 г.
Формат 60×92¹/₁₆. Физических листов 27,91. Печатных листов 27,25 + 0,66
вкл. Издательских листов 27,65. Тираж 10 000 экз. Заказ № 642.
Цена 13 р. 85 к. Переплет 1 р. 50 к.

Географиз, Москва, В-71, Б. Калужская, 15
Министерство культуры СССР.
Главное управление полиграфической промышленности.
Первая Образцовая типография имени А. А. Жданова.
Москва, Ж-54, Вадовая, 28.

І. Англия

Графства	№ по схеме	Графства	№ по схеме
Бакингемшир	33	Мидлсекс	40
Бедфордшир	34	Монмутшир	30
Беркшир	39	Нортгемптоншир:	
Вустершир	20	Нортгемптоншир	22
Глостершир	31	Питерборо	23
Гэмпшир:		Нортумберленд	1
Гэмпшир (Саутгемптон)	45	Норфолк	27
Уайт, остров	50	Ноттингемшир	11
Девоншир	43	Оксфордшир	32
Дербишир	10	Ратлендшир	18
Дорсетшир	44	Сомерсетшир	37
Дургам (Дарем)	3	Стаффордшир	16
Йоркшир:		Суррей	46
Восточный Райдинг	8	Суссекс:	
Северный Райдинг	7	Восточный	49
Западный Райдинг	6	Западный	48
Камберленд	2	Суффолк:	
Кембриджшир:		Восточный	29
Кембриджшир	26	Западный	28
Айл-оф-Или	25	Уилтшир	38
Кент	47	Уорикшир	21
Корнуэлл	42	Уэстморленд	4
Ланкашир	5	Хантингдоншир	24
Лестершир	17	Хартфордшир	35
Линкольншир:		Херефордшир	19
Кестевен	13	Чешир	9
Линдси	12	Шропшир	15
Холленд	14	Эссекс	36
Лондон	41		

II. Уэльс

Графства	№ по схеме	Графства	№ по схеме
Англси	1	Карнарвоншир	2
Брекнокшир	11	Мерionетшир	5
Гламорганшир	12	Монтгомеришир	6
Денбишир	3	Пембрукшир	9
Кардиганшир	7	Радноршир	8
Кармартеншир	10	Флинтшир	4

III. Шотландия

Графства	№ по схеме	Графства	№ по схеме
Абердин	8	Перт	10
Аргайл	31	Пиблс	23
Банф	7	Ренфру	18
Берик	25	Роксбро	30
Бьют	9	Росс-энд-Кромарти	3
Дамфрис	29	Сатерленд	2
Думбартон	13	Селкирк	24
Инвернес	4	Стерлинг	14
Кейтнес	1	Уигтаун	27
Керкубри	28	Файф	17
Кинкардин	12	Форфар (Ангус)	11
Кинросс	16	Хаддингтон (Ист-Лотиан)	22
Клакманнан	15	Шетленд (Зетленд)	33
Ланарк	19	Эдинбург (Мидлотиан)	21
Линдлитгоу (Уэст-Лотиан)	20	Элгин (Маришир)	6
Нэрн	5	Эр	26
Оркни	32		

IV. Северная Ирландия

Графства	№ по схеме	Графства	№ по схеме
Антрим	2	Лондондерри	1
Арма	5	Тирон	3
Даун	6	Фермана	4

У. Остров Мэн

VI. Нормандские о-ва



Административно-территориальное деление Великобритании



A single horizontal line spans the width of the page, positioned approximately in the middle vertically.



"A book that is shut is but a block"

CENTRAL ARCHAEOLOGICAL LIBRARY

GOVT. OF INDIA
Department of Archaeology
NEW DELHI.

Please help us to keep the book
clean and moving.